

Höhepunkte

2012
annual summit

Nahtloser Verkehr: Verknüpfungen schaffen





2012
annual summit

Nahtloser Verkehr: Verknüpfungen schaffen

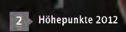
Höhepunkte



2.-4. Mai 2012,
Leipzig, Deutschland

Inhalt

Das Weltverkehrsforum dankt allen Sponsoren, Partnern, Unterstützern und Ausstellern für Ihren Beitrag zum Gipfel 2012





Neue Impulse für die Verkehrspolitik

Rahmenprogramm

Über das Weltverkehrsforum

Das Weltverkehrsforum ist eine zwischenstaatliche Organisation mit 54 Mitgliedsstaaten, die gemeinsam Verkehrspolitik für das 21. Jahrhundert gestalten wollen. Als strategischer Think Tank stellt das Weltverkehrsforum faktenbasierte Analysen zu Transportthemen für die weltweite Verkehrs-Community bereit. Das vom Weltverkehrsforum organisierte jährliche Gipfeltreffen der Verkehrsminister findet jeweils im Mai zu einem Thema von strategischer Bedeutung statt. Es hat sich als weltweit führender Treffpunkt von Entscheidern aus Politik, Wirtschaft und Forschung sowie Vertretern der Zivilgesellschaft etabliert.

Das Ziel des Weltverkehrsforums ist eine Verkehrspolitik, die Wirtschaftswachstum, Umweltschutz, gesellschaftliche Integration und den Erhalt menschlichen Lebens wie auch der Lebensqualität sicherstellt. Zu den Mitgliedern des Weltverkehrsforums zählen neben den meisten OECD-Staaten zahlreiche Länder in Zentral- und Osteuropa sowie Russland, Indien und China. Chile ist seit Mai 2012 das jüngste Mitglied des Weltverkehrsforums.

Die Gründung des Weltverkehrsforums 2006 verfolgte die Absicht, eine konstruktive, relevante und zukunftsorientierte Debatte über die Zukunft des Verkehrs auf globaler Ebene und über alle Verkehrsträger hinweg zu führen. Die Initiative reflektierte den Umstand, dass viele der Herausforderungen für den Verkehrssektors nicht auf nationaler Ebene gelöst werden können. Fragen wie der Klimawandel, die Ölabhängigkeit, Konjunkturschwankungen, Infrastrukturinvestitionen und -instandhaltung, Verhinderung von Verkehrsinfarkten, leichter Zugang zu Mobilität, Schutz und Sicherheit sind von globaler Dimension und können am besten in enger Zusammenarbeit über Grenzen hinweg und zwischen allen Beteiligten bewältigt werden.

Die Mitwirkung eines breiten Spektrums von Akteuren aus dem Verkehrssektor und darüber hinaus macht das Weltverkehrsforum zu einer einzigartigen Plattform für einen globalen Dialog über die Mobilität der Zukunft. Fundierte wissenschaftliche Untersuchungen des zum Weltverkehrsforum gehörenden Forschungszentrums unterstützen verkehrspolitische Weichenstellungen in den Mitgliedsstaaten, liefern qualitativ hochwertigen Input für die jährlichen Gipfeltreffen und tragen so zu einem einzigartigen Diskussionsniveau bei.

Die Ministerrunde steht im Zentrum des jährlichen Gipfels. Die von den Ministern verabschiedeten Erklärungen gelten als wichtige Signale für Verkehrspolitik, den Transportsektor und für die Gesellschaft allgemein. Diese hochrangige politische Komponente des Gipfels ist eingebunden in einen thematischen Rahmen aus Expertenrunden und Podiumsdiskussionen, die die Politik unmittelbar mit der Praxis verknüpfen. Eine Ausstellung, Live-Vorführungen, Rahmenveranstaltungen von Partnerorganisationen, Besichtigungen und Führungen sowie eine breite Palette gesellschaftlicher Events bieten zahllose Möglichkeiten, neue Einsichten zu gewinnen, Ideen auszutauschen und Kontakte zu knüpfen.

Die Präsidentschaft des Weltverkehrsforums wechselt jährlich unter den Mitgliedsstaaten. Auf Auf Japan folgend, hat Norwegen 2013 die Präsidentschaft des Weltverkehrsforums inne. Der Gipfel 2013 findet vom 22. bis 24. Mai 2013 in Leipzig statt.


Transport

Blick zurück auf das Weltverkehrsforum



José Viegas
Generalsekretär
des Weltverkehrsforums

Ich habe am Gipfel des Weltverkehrsforums 2012 in zwei Rollen und damit auch unter zwei Blickwinkeln teilgenommen. Ich kam sowohl als einer unter vielen Teilnehmern nach Leipzig, als Verkehrsfachmann, der hoffte, wertvolle Erkenntnisse für meine Arbeit zu gewinnen, als auch als Kandidat für das Amt des Generalsekretärs des Forums. Am 3. Mai wurde ich tatsächlich von den Ministern im Rahmen ihrer Sitzung zum Generalsekretär gewählt.

Deshalb wurden meine Eindrücke von diesem doppelten Blickwinkel geprägt, als Kunde einerseits und als künftiger Leiter andererseits, der vielleicht bald die Verantwortung für die Zukunft des Weltverkehrsforums übernehmen wird. Was ist mir vom 2. bis zum 4. Mai in Leipzig besonders aufgefallen?

Zuallererst habe ich einer dynamischen Veranstaltung beigewohnt, die sich als bedeutender Treffpunkt für hochrangige Entscheidungsträger im Verkehr profiliert. Mehr als die Hälfte der Mitgliedstaaten wurde von den Verkehrsministern vertreten. Dieses Jahr nahm China erstmals als Vollmitglied teil. Chile ist nun das 54. Mitglied des Weltverkehrsforums. Mehrere Nicht-Mitgliedstaaten wie Indonesien, Thailand und Oman wurden von ihren Verkehrsministern oder stellvertretenden Ministern vertreten. Die Führungsinstanzen internationaler Organisationen nahmen ebenfalls aktiv am Gipfel teil: die Europäische Union, die Weltbank, die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO), die Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE). Schließlich wurde dieses Jahr auch ein neuer Rekord gebrochen: Erstmals nahmen mehr als 1000 Personen am Jahresgipfel in Leipzig teil.

Ferner fand eine wachsende Anzahl bilateraler und multilateraler Treffen in Leipzig statt. Diese Treffen werden von den übrigen Tagungsteilnehmern nicht unbedingt bemerkt, zeigen aber, dass die Minister anlässlich des Gipfels gern die Gelegenheit ergreifen, sich mit ihren Kollegen zu beraten. Ein Minister meinte, er hätte zehn bilaterale Treffen im Rahmen des Gipfels programmiert. Die Länder des Züricher Prozesses, die Plattform für die Zusammenarbeit der Verkehrsminister der Alpenländer, hielten ihre halbjährliche Konferenz am Rande des Gipfels ab. Korea und Deutschland schlossen ein Seeverkehrsabkommen im Rahmen des Treffens.

Die politische Dynamik war allerorts greifbar.

Ferner zeichnete sich der Gipfel 2012 durch eine Reihe von Innovationen aus. Die Ministersitzung wurde erstmals teilweise unter Einbeziehung der Öffentlichkeit abgehalten. In diesem Rahmen präsentierten drei Vertreter der Wirtschaft ihre Ansichten zum nahtlosen Verkehr, die von den Ministern diskutiert wurden, wobei alle Teilnehmer eingeladen waren, der Debatte beizuwohnen. Die Niederschrift dieser Sitzung beginnt auf Seite 74.

Die neuen runden Tische der Minister ermöglichen den Ministern und anderen Akteuren, in einem vertraulichen Rahmen wichtige Fragen zu besprechen. Drei der vier runden Tische verfassten gemeinsame Erklärungen, die der Ministersitzung vorgelegt und von den Ministern zur Kenntnis genommen wurden, und bewiesen damit die Relevanz dieses Formats. Wortgewandte Redner, hochkompetente Moderatoren, originelle Videoclips und eine Präsentation, in der die Daten in Form eines Lieds mit Gitarrenbegleitung dargebracht wurden, zeichneten die Sitzungen und Podiumsdiskussionen aus.

Im Vorfeld des Gipfels stellte das Sekretariat eine Zusammenfassung von Fallstudien über nahtlosen Verkehr zusammen. Die teilnehmenden Organisationen und der Beirat des Forums bündelten die Informationen zu den einzelnen Themen in gut strukturierten, kurz gefassten Dokumenten, die dazu beitrugen, die Debatten in Leipzig zu fokussieren. Alle diese Innovationen zeigen, wie die Bekanntheit des Weltverkehrsforums gefördert und die Relevanz für die Mitgliedstaaten und die Meinungsführer gesteigert werden kann.

Eine beeindrucke Anzahl von Vertretern der Wirtschaft nahm dieses Jahr am Gipfel in Leipzig teil. Mehr Unternehmen denn je stellten ihre Ideen, Produkte und Dienstleistungen aus. Viele Vorstände und Geschäftsführer trugen aktiv zu den Podiumsdiskussionen und runden Tischen bei. Der Gipfel bietet Vertretern der Wirtschaft ganz klar eine ideale Gelegenheit, mit Politikern zu diskutieren. „Für mich ist Leipzig eines der wichtigsten Treffen des Jahres", meinte Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn. „Der Gipfel setzt neue Maßstäbe."

Diese Veröffentlichung dokumentiert nicht nur die Debatten über nahtlosen Verkehr, die im Mittelpunkt des Gipfels 2012 standen, sondern auch, wie positiv sich die Veranstaltung entwickelt hat. Die Mitgliedstaaten des Weltverkehrsforums können stolz auf das Ereignis sein, das sie 2008 ins Leben gerufen haben.

Als neuer Generalsekretär kann ich mich auf eine ausgezeichnete Grundlage stützen. Die Förderung des Innovationsgeistes des Forums zählt zu meinen Prioritäten: Wir werden weiterhin nach neuen Ideen suchen, um es interessanter, relevanter und bekannter zu machen und den Entscheidungsträgern, die die Verkehrssysteme der Zukunft gestalten, wirksamer zur Seite zu stehen. Ziel ist es, den Gipfel als das Event zu profilieren, das niemand im Verkehrssektor und verbundenen Branchen verpassen will. Ich freue mich, mit Ihnen dieses Ziel umzusetzen.

Auf Wiedersehen in Leipzig 2013!



Die Fragestellungen

Wodurch wird die nahtlose Mobilität am besten gefördert? Welche technischen, gesetzlichen oder politischen Hemmnisse müssen überwunden werden? Wie kann die Politik ein Ambiente fördern, in dem Maßnahmen zugunsten des nahtlosen Verkehrs erfolgreich umgesetzt werden können? Diese und andere Fragen wurden in Sitzungen, Podiumsdiskussionen und Workshops im Rahmen des dreitägigen Gipfeltreffens des Weltverkehrsforums 2012 erörtert. Die drei Hauptredner brachten besonders interessante Ideen vor: Giuseppe Sciarrone, Geschäftsführer der privaten italienischen Bahngesellschaft Nuovo Trasporto Viaggiatori, skizzierte am ersten Tag den Weg zur Nahtlosigkeit. Der zweite Tag begann mit einer Rede, in der sich Angel Gurría, Generalsekretär der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), auf den effizienten Verkehr als möglichen Wachstumsmotor konzentrierte. Am dritten Tag legte Catherine Ross, Professorin am Georgia Institute of Technology, die Herausforderungen für Verkehrssysteme in Megaregionen dar. Die folgenden Seiten dokumentieren die Redebeiträge und Podiumsdiskussionen.



KEYNOTEREDE

Giuseppe Sciarrone

Unterwegs zum nahtlosen Verkehr



Die Wirtschaftspolitik dieses Jahrhunderts muss eine Entwicklung anstreben, die mit der ökologischen Erholung unseres Planeten und der Reduktion des Energieverbrauchs vereinbar ist.

Dem Verkehrssektor, der zu den Branchen mit der höchsten Umweltverschmutzung und dem höchsten Energieverbrauch zählt, kommt in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle zu.

Infolge des Konjunkturabschwungs in Europa und anderen Teilen der Welt, der die Bereitschaft, für die Konsumenten zu bezahlen, senkte, kam in jüngster Zeit eine zusätzliche Vorgabe hinzu: die Neuorganisation der Verkehrsunternehmen mit dem Ziel, die Produktionskosten zu senken.

Der Verkehrssektor kann mindestens auf drei Wegen zur Umsetzung dieser Ziele beitragen:

- Erstens können umweltfreundlichere Verkehrsmittel her gestellt werden.
- Zweitens können energieeffizientere Verkehrsmittel entwickelt werden.
- Drittens können die verschiedenen Verkehrsträger besser integriert werden.

Das Thema der diesjährigen Tagung des Weltverkehrsforums betrifft den dritten Aspekt, dem ich mich mit einigen allgemeinen Erwägungen einleitend widmen möchte, in der Hoffnung, dass meine einführenden Worte zu einer tiefergehenden Debatte führen werden.

Maximale Effizienz und Koordination

Ein Verkehrssystem ist effektiv integriert, wenn die einzelnen Verkehrsträger in den Bereichen eingesetzt werden, in denen sie ihre volle Effizienz entfalten können und optimal koordiniert werden. Vor diesem Hintergrund spielen Verbindungen eine wesentliche Rolle. Sie vernetzen die einzelnen Verkehrsmittel, damit die Nutzer, sei es im Personen- oder im Güterverkehr, nahtlos von einem Träger auf den anderen umsteigen können.

Ein modernes, integriertes Verkehrssystem muss mindestens vier Verbindungsebenen umfassen:

- Die Ebene der Infrastrukturen mit dem Bau großer Drehscheiben (Flughäfen und Bahnhöfe für Menschen, Häfen und Terminals für intermodal beförderte Güter), die die Transferzeiten zwischen den Verkehrsmitteln auf ein Minimum reduzieren.
- Die Ebene der Verwaltung, auf der Taktzeiten der einzelnen Verkehrsbetreiber koordiniert und die Wartezeiten somit minimiert werden.
- Die Ebene der Tarifgestaltung, die den Nutzer ermöglicht, mehrere Verkehrsmittel mit einem Ticket zu benutzen, auch wenn sie von verschiedenen Unternehmen betrieben werden.
- Die IT-Ebene, die in den kommenden Jahren immer wichtiger wird und die ich deshalb hier etwas ausführlicher besprechen möchte.

Die digitale Vernetzung kann nur durch den massiven Einsatz hochmoderner drahtloser Technologien erzielt werden. Heute benutzen weit mehr Menschen ein Handy als einen Desktop-Computer. Weltweit gibt es 5 Milliarden Handynutzer, aber nur 2 Milliarden Internetnutzer. Die über drahtlose Netze übertragenen Datenmengen wachsen im Durchschnitt um 90 Prozent pro Jahr. Dieses Phänomen wird sich mit der Einführung der vierten Netzwerkgeneration (LTE) beschleunigen.

Drahtlose Technologien bieten die Gelegenheit, ein komplexes und integriertes Verkehrssystem zu optimieren und die Erwartungen der Nutzer mit Handys und das Beförderungsangebot der einzelnen Verkehrsunternehmen an den Knotenpunkten aufeinander abzustimmen.



5 Milliarden

Mobiltelefone im Vergleich zu 2 Milliarden Internet-Nutzern

↗ 90%

Jährliche Wachstumsrate der drahtlosen digitalen Datenübertragung

Eröffnungsplenum

Unterwegs zum nahtlosen Verkehr – Ein Plan für den Verkehr im 21. Jahrhundert

Mit dem Einsatz drahtloser Technologien wird das Verkehrssystem zu einem Netz aus Menschen, Gütern und Verkehrsträgern, das eine riesige, in Echtzeit verfügbare Datenmenge erzeugt.

Solche Informationen erlauben es:

- den Fahrgästen, in Echtzeit die beste Verkehrslösung zu berechnen und zum Beispiel schnell herauszufinden, ob es Staus gibt.
- den Betreibern, die Ressourcen zu planen und zu verwalten, Vereinbarungen mit anderen Betreibern auszuhandeln, Zusatzleistungen anzubieten und Nutzerprofile zu analysieren, um die Wünsche der Kunden besser zu verstehen und ihnen optimal nachzukommen.

Neuorganisation des Verkehrssystems

Die Umsetzung eines integrierten Verkehrssystems, das ich eingangs kurz in Bezug auf die Gestaltung und die Verwaltung skizziert habe, kann nicht von der dringend erforderlichen institutionellen und administrativen Neuorganisation getrennt werden, sowohl auf Länderebene als auch länderübergreifend auf europäischer Ebene. Erstens setzt ein nahtloses Verkehrssystem voraus, dass die Investitionen auf der Ebene des gesamten Systems und nicht auf der Ebene der einzelnen Verkehrsträger geplant werden.

Das bedeutet wiederum, dass Programmierung und Finanzierung in einem Ministerium, das für das gesamte System zuständig ist, zusammengelegt werden und nicht, wie es manchmal vorkommt, auf verschiedene Ministerien, die jeweils für einzelne Komponenten des Systems verantwortlich sind, verteilt werden.

Ich bin auch der Ansicht, dass wir die Verkehrsdienste unbedingt schneller und gleichartiger liberalisieren sollten als es in den letzten Jahren auf der Basis der Verkehrspolitik der Europäischen Union geschah.

Einige Bereiche, wie die Luftfahrt und die Schifffahrt, haben schneller Fortschritte gemacht. Die Ergebnisse sind eindeutig: In den Ländern, die zügiger liberalisiert haben, wächst die Nachfrage viel schneller als in den Staaten, in denen die Liberalisierung langsamer voranschreitet.

Andere Bereiche sind im Hintertreffen, insbesondere der Schienenverkehr, obwohl hier einige Ausnahmen zu verzeichnen sind. Die Bahnen haben Maßnahmen für den Güterverkehr ergriffen, aber viel weniger – ja man könnte fast sagen nichts – für den Personenverkehr.

Hier möchte ich mit einigem Stolz darauf hinweisen, dass Italien ein Pionier ist, da wir die europäischen Entscheidungen vorweggenommen und den Markt der Fernverbindungen im Personenverkehr und den Binnenmarkt liberalisiert haben. Ein italienisches Unternehmen – Nuovo Trasporto Viaggiatori – zu deren Gründern ich gehöre, hat einem beinahe 100 Jahre alten Monopol im Mittel- und Langstreckenverkehr ein Ende gesetzt und den Fahrgästen endlich die Möglichkeit geboten zu wählen, mit welcher Bahngesellschaft sie fahren wollen.

Jetzt müssten die teilweise sehr unterschiedlichen Liberalisierungstrends in den einzelnen Ländern mit Hilfe der Europäischen Union möglichst schnell aufeinander abgestimmt werden, damit wir bald ein wahrhaft europäisches Verkehrssystem erzielen.

Schließlich braucht ein integriertes und vollständig liberalisiertes Verkehrssystem eine eigene Regulierungsinstanz, die von den Akteuren des Sektors, d. h. den Ministerien, Infrastrukturbetreibern und Verkehrsunternehmen, unabhängig ist. Diese Instanz sollte die Kosten der Infrastrukturnutzung festsetzen, den Marktzugang steuern und die Einhaltung der Verbraucherrechte prüfen. Die nationalen Instanzen sollten sich an Regeln halten, die auf europäischer Ebene harmonisiert sind.

Der Entwurf eines so organisierten Verkehrssystems erfordert, wie ich bereits betont habe, das Engagement der Europäischen Union und der einzelnen Mitgliedstaaten, die auch bereit sein müssen, die hohen Investitionen für die Umsetzung zur Verfügung zu stellen. In diesem Bezug muss ich auf die aktuelle Krise in Europa verweisen und auf die Notwendigkeit, das Wachstum in allen Ländern zu fördern.

Die dringend nötigen Investitionen im Verkehrssektor hätten eine Doppelwirkung: Sie würden signifikant zum Wirtschaftswachstum beitragen und ein modernes Verkehrssystem schaffen, das für die Effizienz unserer Unternehmen und die Lebensqualität unserer Bürger wesentlich ist.



Giuseppe Sciarrone
Geschäftsführer
Nuovo Trasporto Viaggiatori



Osamu Yoshida
Senior-Vizeminister für Land, Infrastruktur,
Verkehr und Tourismus, Japan



Peter Ramsauer
Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung, Deutschland

Unterwegs zum nahtlosen Verkehr

Ein Plan für den Verkehr im 21. Jahrhundert

Nahtloser Verkehr ist eine überzeugende und ehrgeizige strategische Vision für unser künftiges Verkehrssystem. In der Sitzung erörterten die Teilnehmer die allgemeinen Aussichten des Verkehrs, die Entwicklung verkehrspolitischer Maßnahmen und institutioneller Rahmenbedingungen sowie die kontinuierliche und branchenübergreifende Zusammenarbeit der öffentlichen Instanzen, die zu einer Kooperation zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor führen und einen Plan für nahtlosen Verkehr entwerfen könnten.

Nahtloser Verkehr für alle Verkehrsmittel und Gesellschaftsgruppen

Osamu Yoshida, japanischer Verkehrsminister und Vertreter Japans, unter dessen Präsidentschaft das diesjährige Weltverkehrsforum stand, eröffnete die Sitzung und unterstrich die Bedeutung des Weltverkehrsforums in Bezug auf die Anzahl der Mitgliedstaaten und die Vielfalt der Verkehrsträger. Das Forum spiele eine wichtige Rolle im Verkehrssektor, vor allem im Dialog über verkehrspolitische Fragen und der internationalen Zusammenarbeit. Osamu Yoshida sprach über die Erfahrungen mit der Nahtlosigkeit in Japan und forderte verstärkte weltweite Kooperation, um diese Herausforderungen zu meistern, die sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene Fragen aufwärfen,. In Japan sei insbesondere der Verkehr in ländlichen und urbanen Gebieten und die Vernetzung dieser Regionen sehr wichtig. Echte Nahtlosigkeit sei wesentlich, damit Menschen, Rohstoffe und Produkte problemlos befördert werden können. Aus diesem Grund sei sie auch für das Wirtschaftswachstum ausschlaggebend. Oft fehlten Intercity-Verbindungen im Verkehrssystem. Die Überalterung der Gesellschaft sei ebenfalls ein großes Problem, das betreffend Mobilität und Teilnahme am gesellschaftlichen Leben sowohl in Industriestaaten als auch in Entwicklungsländern gelöst werden müsse. Die Tarifgestaltung solle die Finanzkraft und den Verkehrsbedarf der einzelnen Bevölkerungsgruppen berücksichtigen. Verkehrssysteme sollten als ein Ganzes betrachtet werden. Die Finanzierung sollte dem Bedarf der Einrichtungen entsprechen, die Erfahrung bei der Umsetzung von Projekten haben. In Japan sei die Nahtlosigkeit wegen der geografischen Bedingungen besonders in der Luftfahrt wichtig. So verhandeln die japanischen Behörden mit anderen Staaten über offene Lufträume und die Einbindung des Privatsektors, um das Luftfahrtsystem katastrophensicher zu machen.

Eröffnungsplenum

Unterwegs zum nahtlosen Verkehr – Ein Plan für den Verkehr im 21. Jahrhundert

Nahtloser Verkehr ist in allen Regionen der Welt wichtig

Als Vertreter des Gastgeberlandes unterstrich **Peter Ramsauer**, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Herausforderungen, mit denen verschiedene Regionen der Welt bei der Planung nahtloser Verkehrssysteme konfrontiert sind. In Industrieländern gelte es, die bestehenden Systeme effizienter zu gestalten, während Entwicklungsländer Systeme schaffen müssten, die der zügig wachsenden Nachfrage entsprechen. Das verleihe den Entwicklungsländern die Gelegenheit, ein gut funktionierendes System einzurichten, das auch auf lange Sicht zufriedenstellend bliebe. Der Bau von Verkehrssystemen werde von natürlichen Hemmnissen wie Finanzen, Geografie und Reisetempo behindert. Intelligente Investitionen könnten Mobilitätssysteme sicherer und zuverlässiger machen. Neue Infrastrukturen allein lösten nicht unbedingt alle aktuellen Probleme der Netzwerke. Um die Verhaltensmuster der Konsumenten besser zu verstehen und bessere Dienste anzubieten, bedürfte es besserer Nutzerprofile und eines besseren Informationsmanagements. So setze die Nahtlosigkeit auch voraus, dass die Bahn besser mit anderen Verkehrsträgern vernetzt werde. In Deutschland förderte die Entwicklung von Hubs die Nahtlosigkeit. Der Güterverkehr auf der Schiene legte kräftig zu.

Nahtlose Verkehrsdienste sparen Zeit und Geld und schonen die Umwelt

Catharina Elmsäter-Svärd, schwedische Ministerin für Infrastruktur, wies auf die Tatsache hin, dass Nahtlosigkeit Zeit spare und wir immer unter Zeitmangel leiden. Das bedeute, dass die Verkürzung der Transferzeiten und die Bereitstellung nahtloser Mobilität von Tür zu Tür einer Minimierung der Kosten entspräche.

Integrierte Verkehrssysteme könnten den Wettbewerb mit individuellen Beförderungsmitteln aufnehmen. Zudem stößen sie weniger Kohlendioxid pro Passagier oder beförderter Tonne aus und schonten damit die Umwelt. Zur Umsetzung dieser Ziele müssten die öffentlichen Verkehrssysteme und die Infrastruktur selbst dereguliert und dem Wettbewerb ausgesetzt werden. Infolge der gesunden Kooperation zwischen dem öffentlichen und dem Privatsektor ist der Personenverkehr in Schweden seit 2012 gesetzlich dereguliert.

Als Vorstand der neuen privaten italienischen Bahngesellschaft, die Hochgeschwindigkeitsverkehr anbietet, sprach **Giuseppe Sciarrone** über seine persönliche Erfahrung mit der Vernetzung von Verkehrssystemen. Vernetzung sei die Voraussetzung für Nahtlosigkeit. Die sorgfältige Koordination und der Wettbewerb der einzelnen Verkehrsmittel, die ihre eigenen Vorteile in den Vordergrund stellen, führe zu effizienterer Mobilität. Auf dem Weg zur Nahtlosigkeit seien vier Vernetzungsebenen zu berücksichtigen.

Die erste Ebene beträfe die Vernetzung der Infrastruktur, um die Überführung zwischen den Verkehrsmitteln auf ein Minimum zu senken.

Auf der zweiten Ebene würden die Anschlüsse so verwaltet, dass die Wartezeiten so kurz wie möglich gehalten werden. Auf der dritten Ebene werde eine Tarifgemeinschaft geschaffen, damit mehrere Verkehrsmittel mit einem einzigen Ticket benutzt werden können. Schließlich gebe es noch die Ebene, auf der die Informationen auf der Grundlage hochmoderner kabelloser Techniken vernetzt werden. Die Betreiber landesweiter Verkehrsnetze sollten sich an Vorschriften halten, die mit den regionalen Ebenen koordiniert sind.

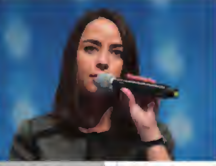
Nahtloser Verkehr für Handel und Wachstum

Die Ministerin für Wirtschaft und Nachhaltigkeit von Georgien **Vera Kobalia** berichtete, wie ihr Land zügig in die Weltmärkte integriert wurde und welche ausschlaggebende Rolle der Verkehr dabei spielt. Der Zugang zu größeren Märkten und einer Reihe neuer Geschäftschancen könne gerade für kleine Länder wesentlich sein. Damit internationale Verkehrssysteme als Ganzes gut funktionieren, müssten die Nachbarstaaten miteinander eng kooperieren.

Ein kürzlich in Betrieb genommene Schienenverbindung durch Aserbaidschan, Georgien und die Türkei fördert die Integration dieser Regionen und den Handel. In Echtzeit verfügbare Informationen über den Personen- und Güterverkehr sowie hochwertige IT-Services erleichtern die Kontrollen an den Grenzübergängen, in Häfen und auf Flughäfen und optimieren das Zeitmanagement. Sie könnten auch die Transparenz verbessern.

Koji Miyahara, Vorsitzender des japanischen Transport- und Logistikunternehmens NYK Line betonte, dass gerade IT-Dienste die Vernetzung im Verkehrssektor verbessern.

Das Podium



Vera Kobalia
Minister für Wirtschaft und Nachhaltigkeit, Georgien



Peter Ramsauer
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland



Catharina Elmsäter-Svärd
Minister für Infrastruktur, Schweden



Osamu Yoshida
Senior-Vizeminister für Land, Infrastruktur, Verkehr und Tourismus, Japan



Pat Cox
Moderator

Koji Miyahara
Vorsitzender, NYK Line, Japan

Sie verbessern die globale Lagerverwaltung durch präzise Informationen über den Verbleib der Container und ermöglichen den Häfen und Infrastrukturen so, sich rechtzeitig darauf vorzubereiten. Erst durch die Vernetzung der Lieferketten könne voll vom Freihandel profitiert werden.

Gleichzeitig sei es sehr wichtig, in die Ausbildung von Ingenieuren, Technikern und allgemeinen Mitarbeitern zu investieren, von denen der Betrieb der physischen Infrastrukturen abhängt.

Mehrere Redner betonten, wie wichtig die internationale Kooperation für die erfolgreiche Umsetzung des nahtlosen Verkehrs sei. Das gelte nicht nur für internationale Verkehrsnetze, sondern auch für den zwischenstaatlichen Erfahrungsaustausch und die Lösung internationaler Verkehrsprobleme. Jeder Anschlusspunkt in einem Netzwerk sei eine Naht, die sorgfältig verwaltet werden müsse. Hindernisse wie Piraterie müssten in einem internationalen Kontext abgebaut werden, da es viele Meinungsträger gibt und Maßnahmen weltweite Auswirkungen haben können.

Wie die jüngsten Erdbeben in Japan gezeigt haben, kann die Unterbrechung einer Lieferkette die Weltmärkte in Mitleidenschaft ziehen. Deshalb sei internationale Kooperation so wichtig. Nahtloser Verkehr helfe ebenfalls, um den Auswirkungen einer solchen Katastrophe schneller Herr zu werden.

Nahtloser Verkehr trüge auf verschiedene Arten zur Wirtschaftskraft bei. Die jüngst in Betrieb genommene Schienenverbindung für die Beförderung von Automobilteilen zwischen Leipzig und dem chinesischen Shenyang verkürzt den Transport auf 23 Tage. Per Schiff dauert er doppelt so lang. Das sei ein gutes Beispiel, wie die Zusammenarbeit bei der Errichtung internationale Netze die Wirtschaft fördern kann.

Der Abbau der Hindernisse an Grenzübergangen wirke sich auf die Neuorganisation der Märkte und die Beschäftigung aus und könne die Wirtschaftsentwicklung fördern. Auf nationaler und regionaler Ebene könnten nahtlose Verkehrssysteme das Wachstum begünstigen. Die Investitionen von heute unterstützten das Wachstum von morgen. Nahtloser Verkehr und effizientere Netzwerke trügen auch zur Senkung des Energieverbrauchs und der Kohlendioxidemissionen bei und seien deshalb wesentlich, um die Vorgaben in diesen Bereichen umzusetzen, ohne das Wachstum zu bremsen. Kurz gesagt, die Verkehrssysteme dürften kein Flickwerk bleiben, sondern müssten sich in echte Netzwerke verwandeln, damit Lieferketten zu Versorgungsströmen werden können.

Verbindungen in der Stadt: Leichter von Tür zu Tür

Das Kernproblem des nahtlosen Verkehrs in der Stadt ist die Tatsache, dass die Menschen die Fortbewegung in der Stadt als einzelne Fahrten von einem Punkt zum anderen wahrnehmen, während die Behörden die Verkehrsnetze auf der Grundlage anderer Kriterien planen und ihnre Ressourcen entsprechend einsetzen. Die Diskussionsteilnehmer erörterten neue Ansätze, Modelle und Aktionen zur Überwindung der Diskrepanz zwischen den erwünschten Verkehrslösungen der Städter und der Art und Weise, wie Verkehrsträger und Kommunen dieser Nachfrage entsprechen.

Nahtloser Nahverkehr

Rosina Howe-Teo merkte an, dass zwar fast jede Fahrt mit einem Fußweg begänne oder ende, dass die Beförderung jedoch selten nahtlos von Tür zu Tür erfolge und die meisten Fahrten ein oder mehrere Verkehrsmittel umfassten. Autos und Zweiräder (und die Straßen, auf denen sie fahren) kämen dem nahtlosen Verkehrsideal wohl am nächsten, was auch ihre anhaltende und unwiderstehliche Attraktivität erklärt. Doch seien Kraftfahrzeuge und Motorräder im Nahverkehr in vielen Regionen an ihre Grenzen gestoßen. Die Diskussionsteilnehmer unterstrichen, dass die Menschen eine breitere Auswahl wünschten, die Verkehrspolitik jedoch zu oft nur einige wenige Verkehrsmittel fördere. **Sue Zielinski** meinte, das wäre so, als ob „Gott uns fragen würde: Was wollt ihr lieber, ein Herz, eine Lunge oder eine Hypophyse? Ich weiß nicht, was Sie bevorzugen, aber ich möchte, dass bei mir alle drei nahtlos miteinander funktionieren".

Je einfacher, desto besser

Ein Fußweg oder eine Fahrt mit dem Auto oder Motorrad in der Stadt stellt relativ einfache kognitive Anforderungen in Bezug auf Planung und Bezahlung. Eine Stadt mit mehreren Verkehrsmitteln zu durchqueren, erhöht die kognitiven Anforderungen erheblich. Viele Städte bieten zahlreiche Verkehrslösungen an, aber die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel ist selten so praktisch wie eine Fahrt mit dem Auto oder einem einzigen Verkehrsmittel. **Wilhelm Lindenberg** hob hervor, dass die Nahtlosigkeit nicht auf die Fahrt von Tür zu Tür beschränkt sei, sondern vorher und im Anschluss auch die Planung und die Bezahlung der Fahrt beträfe. Zahlungssysteme und Informationen über Fahrpläne sollten ihm zufolge gebündelt werden, damit sie so attraktiv werden wie etwa das Auto. Wichtig sei, alles für den Verkehrsnutzer zu vereinfachen, damit die Komplexität des Verkehrs nicht zum Hemmnis werde. Dafür müssten Behörden und Verkehrsbetriebe neue Verhaltensmuster entwickeln. Aktionen wie die HANNOVERmobil Card (vgl. Kasten) könnten den nahtlosen Verkehr verbessern: Lösungen mit einer einzigen Anlaufstelle erleichtern Fahrten, die mehrere Verkehrsmittel kombinieren.

Wilhelm Lindenberg fragte jedoch, wer wohl die Dienste als „Amazon.com der Mobilität" bündeln könne und welche neuen Strukturen und Partnerschaften zur Umsetzung dieser Vision nötig seien. Es gäbe noch wenige Finanzierungsmodelle für diese Mobilitätsdienste. In vielen Fällen setzten sie zudem sehr komplexe Verhandlungen voraus, so beruhe etwa die HANNOVERmobil Card auf individuellen Abkommen mit Tausenden von Taxifahrern. Letzten Endes müssten alle komplexen Interaktionen zwischen den Betreibern, IT-Systemen und Behörden, so **Serge Amabile**, den Nutzern ermöglichen, eine sehr einfache Frage zu beantworten: Nämlich „Wie komme ich am bequemsten von A nach B?". Diese Philosophie führte zur Einführung des Autolib E-Car-Sharing-Systems in Paris (vgl. Kasten).

Das Podium



Rosina Howe-Teo
Chief Innovation Officer und Group Director, Innovation and InfoComm Technology, Land Transport Authority, Singapur



Tetsuo Akiyama
Gastprofessor, Universität Hokusei, Japan



Serge Amabile
Direktor, Marketing und Vertrieb, Société Autolib', Frankreich



Conny Czymoch
Moderatorin

Sue Zielinski
Managing Director, Sustainable Mobility and Accessibility Research and Transformation, (SMART), University of Michigan, USA

Wilhelm Lindenberg
Vorstand Betrieb & Personal, üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG, Deutschland

HANNOVERmobil

Die 2004 eingeführte HANNOVERmobil Card ist ein Mobilitätspaket aus einer Hand, mit dem öffentliche Verkehrsmittel, Bahnen im Nah- und Fernverkehr, Stadtmobil CarSharing sowie Taxen genutzt und bezahlt werden können. Ferner können HANNOVERmobil-Kunden die Gepäckaufbewahrung im Kundenzentrum kostenlos nutzen und haben auch Zugang zu verschiedenen Fahrrad- und Logistikdiensten einer Stadt (z.B. Lebensmittellieferungen, vergünstigte Fahrradreparatur, Rad-Parkplätze). Die in Kerndienstleistungen werden mit ausführlicher Rechnung am Monatsende bequem vom Konto des Kunden abgebucht. www.hannovermobil.de

Autolib'

Autolib' ist ein französisches CarSharing-System mit 1.700 Elektroautos (Stand Mai 2012, insgesamt sind 3.000 geplant), die der Kunde an einer von 1.000 Stationen abholen und an einer beliebigen Station abgeben kann. Das Netz umfasst das Stadtgebiet von Paris sowie 45 Kommunen in den Vororten. Es besteht seit Dezember 2011 und wird gegenwärtig im Rahmen eines Konzessionsvertrag von der Firma Bolloré betrieben. www.autolib.fr

Neue Technologie oder Zusammenarbeit: Was ist wichtiger?

Sue Zielinski unterstrich, dass die Umsetzung der Nahtlosigkeit nicht unbedingt eine Frage der Technologie sei und eher ein Umdenken voraussetze. Wir verfügen heute über alle Mittel für nahtlosen Verkehr, d.h. gemeinsame Tarife, kombinierte Verrechnungsmethoden, koordinierte Fahrpläne, intermodale Reservierungssysteme und sogar abgestimmte Umstiegsmöglichkeiten. Betreiber und Behörden sind allerdings kaum daran gewöhnt, eng zusammenzuarbeiten und ein Mobilitätspaket aus einer Hand anzubieten.
„Es gibt ein breites Spektrum technischer Lösungen, die niemals ausprobiert worden sind", meinte Wilhelm Lindenberg. „Ihre Umsetzung erfordert politische Vision und echtes Leadership."

In Zukunft könne die Mobilität im städtischen Bereich über ein Hybridsystem aus individuellen und Massenbeförderungsmitteln gewährleistet werden, das sich grundlegend vom aktuellen System aus Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln unterscheidet.

Sitzung
Verbindungen in der Stadt: Leichter von Tür zu Tür

Die Vortragenden sprachen zudem eine dritte mögliche Lösung an, die auf flächendeckenden IT-Infrastrukturen und mobilen Smartphone-Plattformen mit Standortbestimmungsmethoden sowie auf fahrzeuggebundenen Kommunikationsvorrichtungen beruht. Auch Bikesharing-Systeme würden, besonders wenn sie mit anderen Mobilitätsdiensten gebündelt werden, auf den Trend zu überall verfügbarer „geteilter individueller" Mobilität hin deuten. Sie unterstrichen zudem den Beitrag von Fahrrädern zur Effizienzsteigerung im Stadtverkehr.

Innovative Dienste, neue Akteure

Serge Amabile beschrieb wie ein auf Mietstationen beruhendes Carsharing-System den Erwartungen der Städter entsprechen könnte: „Ein eigenes Auto ist oft sehr verpflichtend, besonders für junge Menschen, die in der Stadt leben. Autolib' und andere Carsharing-Systeme sind flexibler und bieten ihnen mehr Möglichkeiten, ohne sie mit einem eigenen Auto zu belasten." Er fügte hinzu, dass viele Autolib'-Kunden das System nutzen, weil es so praktisch sei - besonders was das Parken beträfe - nicht etwa, weil es umweltfreundlicher ist. Derartige Modelle seien ein Anreiz für Städter, das für ihren sofortigen Mobilitätsbedarf am besten geeignete Verkehrsmittel zu wählen.

Innovationen in nahtlosen Verkehr können auch aus neuen Verknüpfungen bereits bestehender Dienste entstehen. Sue Zielinski hob hervor, dass wir nicht auf Systeme zu warten brauchen, die es noch nicht gibt. „Wir können damit beginnen, was bereits da ist." Die Optimierung bereits bestehender Dienste - wie die Premium-Busse zur Stoßzeit in Singapur - können zu Lösungen führen, die vielleicht übersehen worden wären, wenn der Schwerpunkt ausschließlich auf neuen Konzepten läge.

Professor **Tetsuo Akiyama** von der Universität Hokusai merkte an, dass nahtlose Verkehrssysteme auch fair sein müssten. Die neuen Verkehrsdienste dürften Bevölkerungsgruppen keinesfalls wegen ihres Einkommens, Alters oder Behinderungsgrads ausgrenzen. Zudem seien bestehende Systeme so anzupassen, dass sie von allen Gruppen benutzt werden können.

„Nahtloser Verkehr beruht auf Anwendungen und Anwendungen beruhen auf Daten", stellte Howe-Teo fest. Die tägliche Bewegung von Personen generiere riesige Datenmengen über Verkehr, Verkehrsströme, Orte und Dienste, die nun erstmals in der Geschichte in verwertbaren aber oft nicht miteinander verbundenen Datensätzen gespeichert würden. Die Fähigkeit, große Datenvolumen zu analysieren, um Erkenntnisse daraus zu gewinnen, und, was noch wichtiger ist, mit ihnen neue Verkehrsinformationsdienste zu entwickeln, nimmt schnell zu. Aber viele Dateneigentümer wollen ihre Daten nicht veröffentlichen. Das sei verständlich, da solche Daten Geld kosten und auch als Grundlage für kostenpflichtige Dienste genutzt werden könnten.

Gleichzeitig neigten Behörden tendenziell immer stärker dazu, den Zugriff auf öffentliche Daten zu ermöglichen. So entschied sich LTA in Singapur zu diesem Ansatz und startete eine integrierte Verkehrsinformationsplattform (www.mytransport.sg), eine wahre Fundgrube. Der unbeschränkte Zugang zu den Verkehrsdaten in Echtzeit und Informationen über die öffentliche Verkehrsmittel setze Howe-Teo zufolge viel mehr Kreativität frei als es jemals unternehmensintern möglich gewesen wäre. In drei Monaten wurden mehr als 150 Anwendungen für den Datenzugriff produziert. Drittunternehmen brachten schnell auf eigene Kosten erfolgreiche kommerzielle Applikationen auf den Markt, mit denen die Verkehrsteilnehmer Informationen über die Verkehrslage auf den Straßen, das öffentliche Verkehrsnetz und die Taxidienste abrufen können. Fazit: LTA sparte Entwicklungskosten ein und die Qualität der Smartphone-Apps wurde verbessert.

Welche Infrastrukturen sind wichtig?

Die Diskussionsteilnehmer stellten fest, dass Passagiere besonderen Wert auf Zuverlässigkeit und Servicequalität legen. Um sie zu überzeugen, genüge es nicht, unangemessene Verkehrsdienste zu verknüpfen oder allein besser darüber zu informieren. Es müsse sichergestellt werden, dass das Spektrum der Verkehrslösungen den Erwartungen der Nutzer entspricht. Beständige oder zumindest häufige Zugangsmöglichkeiten zu Verkehrsdiensten würden den Nutzern ermöglichen, Fahrpläne und individuelle Mobilitätslösungen zu vernachlässigen und zudem zu Stoßzeiten nicht in überfüllten Verkehrsmitteln fahren zu müssen. Dieses Serviceniveau erfordere allerdings hohe Investitionen seitens der Betreiber, des Privatsektors und der Kommunen.

Professor Akiyama unterstrich die Bedeutung der geografischen Nähe. Die Verringerung der Entfernung zwischen den Halte- und Umsteigestellen solle bei der Errichtung neuer oder bei der Anpassung alter Haltestellen prioritär werden. So würde das Umsteigen durch Mittelbahnsteige erheblich erleichtert, da die Fahrgäste aus Bussen in die Bahnen



Moderatorin Conny Czymoch (r.) leitet die Diskussion



„Nahtloser Verkehr beruht auf Anwendungen und Anwendungen brauchen Daten“

Rosina Howe-Teo



Aufmerksame Zuhörer folgen der Debatte über urbane Konnektivität

oder zwischen Bahnen direkt umsteigen können. Nahtlosigkeit beträfe besonders auch behinderte Fahrgäste: Die Entwicklung von Umsteigstellen für ältere oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Passagiere auf der Grundlage allgemeingültiger Konzepte verbessere zugleich die Mobilität für alle.

Welche Rolle spielen die Verkehrsbehörden?

In der Diskussion wurde unterstrichen, dass die Behörden den Schwerpunkt von der Produktion auf die Bewirtschaftung der Mobilität verlagern könnten, damit die Leistungen aller Verkehrsmittel in der ganzen Stadt den Erwartungen und Zielen der Einwohner entsprechen. Das bedeute nicht nur, dass die richtigen Leistungsziele festgelegt und die Fortschritte konsequent gemessen werden müssen, sondern auch, dass die Verkehrsbetreiber in einem gemeinsamen Rahmen und mit denselben Erwartungen zusammenarbeiten müssten. Wenn ein solcher Mobilitätsmarkt entstehen solle, dürften die Behörden die innovativen Verkehrsangebote nicht mit unangemessenen Vorschriften und Strukturen hemmen. Den Behörden käme hierbei eine wesentliche Rolle zu, da sie ein Umfeld gewährleisten müssten, das neue Denkansätze fördere. Das dürfte in vielen Kommunen eine Änderung der institutionellen Kultur erfordern.

Das Tempo, in dem die Innovationen umgesetzt werden, sei ebenfalls von Belang, da Verkehrsunternehmen oft in einem sich schnell ändernden Umfeld agierten und strenge Kostengrenzen bzw. Projektziele einhalten müssten. Serge Amabile erklärte, der Privatsektor sei bereit, innovative und kreative Lösungen bereitzustellen, benötige aber schnelle und verlässliche Entscheidungen der öffentlichen Instanzen. Aber auch wenn die Behörden keine führende Rolle spielten, so Sue Zielinski, könnten Maßnahmen ergriffen werden. Sie erwähnte in diesem Zusammenhang Pilotprojekte in Chennai, die der Entscheidung der staatlichen Stellen zur Förderung des integrierten Verkehrs vorausgingen. ■

Der letzte Kilometer: Neue Ansätze für urbane Logistik

Bevölkerungswachstum, fortschreitende Verstädterung und steigender Lebensstandard gehören zu den wesentlichen Trends, die unsere künftigen Lebensbedingungen prägen werden. Den Prognosen der Vereinten Nationen und der Weltbank zufolge werden im Jahr 2050 70 Prozent der Weltbevölkerung in Städten leben. Konkurrierende Metropolen, in denen Warenlieferungen eine wesentliche Herausforderung bedeuten, werden die Wirtschaft der Zukunft kennzeichnen. Die Diskussionsteilnehmer identifizierten mögliche Schlüssel zur Lösung dieser Probleme.

Urbane Logistik

Die Logistik in den Städten müsse immer stärker in den Vordergrund rücken und Logistikanbieter sollten vorausschauend intelligente Lösungen entwickeln. Viele Forschungsprojekte hätten bereits die Hauptfragestellungen herausgearbeitet: Nötig seien Lösungen, die den städtischen Güterverkehr optimieren und Treibhausgase, Lärmbelästigung und Staus im Stadtbereich verringern. Der Einsatz von Elektrofahrzeugen sei eine vielversprechende Alternative, die bislang zwar noch nicht in großem Maßstab genutzt werde, aber in Zukunft sicher eine Rolle im urbanen Güterverkehr spielen wird. Die jüngsten Erfahrungen zeigten, dass es keine Einheitslösung gäbe. Für jede Kommune müsse ein eigener, maßgeschneiderter Masterplan erstellt werden. Vor diesem Hintergrund sei es nicht leicht, allgemeine Win-Win-Situationen zu finden. Die Entwicklung eines rentablen Geschäftsmodells setze starke Beziehungen zwischen den einzelnen Partnern voraus. Es sei wesentlich, dass Konkurrenten eng zusammenarbeiten - wofür „Leadership" wesentlich sei.

Neue Konzepte für Anlieferungen in Städten

Die Logistikstruktur müsse unbedingt überdacht werden, meinte **Wim Bens**. Just-in-time-Anlieferungen zur Vermeidung der Lagerhaltung und die steigende Anzahl von Lieferungen nach Hause führten zum Anstieg des Verkehrsaufkommens und der Anzahl der Fahrzeuge auf den Straßen. Die Zusammenarbeit der Logistikanbieter und der kluge Einsatz von IT dürften die „Bündelung der Güterströme", d. h. die gemeinsame Nutzung der Lieferketten in städtischen Gebieten, erleichtern. Wim Bens hob die niedrige Kapazitätsauslastung von städtischen Lieferfahrzeugen hervor und meinte, deren optimierter Einsatz könne auch zu Einsparungen führen. Anreize, die Infrastrukturen intelligenter zu nutzen, wie es zum Beispiel in London mit der Staugebühr der Fall sei, könnten die Rationalisierungsbestrebungen fördern und die Effizienz steigern.

Für **Petra Kiwitt** von DHL sieht die Zukunft des städtischen Güterverkehrs „hybrid, elektrisch und multimodal" aus. Sie betonte wie wichtig es sei, schon jetzt innovative Pläne für die Modelle der Zukunft zu erstellen. Sie fügte hinzu, dass Logistikanbieter wie die Deutsche Post DHL die Kosten und Emissionen ihres Fuhrparks genau überwachen und konsequent nach betrieblichen und technischen Verbesserungsmöglichkeiten suchen, um die Umweltbelastung zu mindern. Logistikunternehmen spielten bei der Entwicklung und Prüfung von Lösungen eine wesentliche Rolle.

Die steigende Nachfrage nach Fahrrad-Lieferdiensten in der Stadt wurde von **Manfred Neun** unterstrichen. Die wirtschaftlichen Aussichten für Lieferservices per Fahrrad oder E-Bike seien vielversprechend: Lastenfahrräder könnten innerstädtische Anlieferungen kostengünstig übernehmen. Das Streben, in den Innenstädten einen zuverlässigen Güterverkehr zu gewährleisten, könnte die Aussichten der Fahrradlieferungen verbessern. Die Systeme erfordern keine hohen Investitionen, trügen nicht oder kaum zu Verkehrsstaus, Lärmbelästigung und

Das Podium



Manfred Neun
Präsident, Europäischer Radfahrer-Verband



Wim Bens
Geschäftsführer, DINALOG, Niederlande



Michael Browne
Professor, University of Westminster, Vereinigtes Königreich



Hans Van Der Werf
Stellvertretender Generalsekretär, Zentralkommission für die Rheinschifffahrt



Robert Wright
Moderator



Petra Kiwitt
Executive Vice President von DHL Solutions & Innovations bei der Deutschen Post DHL, Deutschland

Treibhausgasemissionen bei, seien qualitätsorientiert und flexibel. Hier könnten die ökonomischen und soziologischen Dimensionen die Gründung neuer Unternehmen und Arbeitsplätze fördern. Fahrräder seien eine flexible Lösung, die zur Bewohnbarkeit der Städte beitrüge. Auch wenn nur ein geringer Teil der Treibhausgase des Gesamtverkehrs auf den städtischen Verkehr entfiele, stelle die Verringerung der Emissionen durch den Einsatz von Fahrrädern einen wertvollen Beitrag dar.

Ferner unterstrichen die Diskussionsteilnehmer die Bedeutung der Binnenschifffahrt, um Güter in Städten, die an schiffbaren Wasserstraßen liegen, zu verteilen. Die derzeit beförderten Mengen seien bescheiden, aber der Binnenschifffahrt käme bei der Beförderung von Baustoffen große Bedeutung zu, da die Kosten wegen des Gewichts eine wichtige Rolle spielten. Aber auch Konsumgüter könnten so in eigenen Containern in städtische Distributionszentren geliefert werden. **Hans Van Der Werf** nannte die französische Einzelhandelskette Monoprix in Paris als erfolgreiches Beispiel für einen Kunden, der dieses Potenzial nutzt.

Ein Rahmen für städtischen Güterverkehr

Die Diskussionsteilnehmer unterstrichen, dass es zwar verschiedene Möglichkeiten gibt, den Güterverkehr zu verbessern, es jedoch wichtig sei, einen Rahmen für nachhaltigen städtischen Güterverkehr zu entwickeln, in dem die einzelnen Konzepte erwogen und überwacht werden können. Ohne einen solchen Rahmen könne das Spektrum der den Behörden angebotenen und zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu breit werden. Ein Rahmen ermögliche, Prioritäten zu setzen. Stadtweite Mobilitätsprogramme, die heute in vielen Kommunen eingesetzt würden, müssten sowohl den Güter- als auch den Personenverkehr berücksichtigen. **Michael Browne** betonte, dass dies zwar einleuchtend, aber nicht einfach umzusetzen sei. Die Kosten des Güterverkehrs in der Stadt müssten transparenter und leichter vorhersehbar sein, deshalb müssten die Bedingungen vor Ort genauer analysiert werden.

Der letzte Kilometer: Neue Ansätze für urbane Logistik

Viele Lösungen könnten in Erwägung gezogen werden, aber oft mangelt es an Informationen und Daten, um die verschiedenen Konzepte oder Vorschläge bewerten zu können. Der städtische Verkehr beträfe viele Akteure und Meinungsträger. Wegen der Vielfältigkeit der Kommunen könnten Ideen für eine Stadt nicht einfach auf andere Städte übertragen werden.

Die Entwicklung der Rahmen und die Umsetzung der Ideen erfordern ein starkes Leadership der seitens der Kommunalpolitiker. Angesehene Personen und hochrangige Politiker könnten in schwierigen Situationen helfen in denen Partnerschaften zwischen Privatunternehmen oder zwischen dem privaten und dem öffentlichen Sektor der Schlüssel zum Erfolg der Maßnahmen sind. Die Diskussionsteilnehmer erwogen mehrere Gründe für die Herausforderungen und Schwierigkeiten, denen Kommunen begegnen:

- Es gibt viele Akteure/Meinungsträger (sowohl aus dem öffentlichen als auch aus dem Privatsektor). Das führe zu komplizierten Verhandlungen, bei denen es nicht einfach sei, für alle zufriedenstellende Lösungen zu finden.
- Trotz der guten Arbeit fehlten oft Daten über den städtischen Güterverkehr, die für eine detaillierte Planung und transparente Entscheidungsfindung unerlässlich sind.
- Städte seien wegen der unterschiedlichen Formen und Aktivitäten sehr komplex. Deshalb könne es schwierig sein, ein erfolgreiches Rezept ohne Anpassung in einer anderen Kommune anzuwenden und Einsparungen durch Skaleneffekte zu erzielen.

Strukturen für die Entscheidungsfindung

Um voranzukommen müssten die kommunalen Instanzen definieren, wie sie mit den vielen Meinungsträgern umgehen, die an den den Güterverkehr beeinflussenden Planungsprozessen beteiligt sind. Sie bräuchten sowohl einen Top-Down- als auch einen Bottom-Up-Ansatz. Es sei wesentlich, dass die strategischen Entscheidungsebenen in den Kommunen den Güterverkehr ernst nähmen und dass die Vereine, Unternehmen, Fachverbände und weitere Akteure vor Ort an der Planung beteiligt würden.

Die Stadtplanung müsse mehrere Ebenen berücksichtigen. Die Gemeindeverwaltung müsse neue Wege finden, um mit den Betreibern einen Dialog aufzubauen und deren Anliegen zu berücksichtigen und gleichzeitig Innovationen und Verbesserungen durch Gesetzgebung oder Steuermaßnahmen fördern. Die Belieferten, d.h. Einzelhändler, Bars, Restaurants, Büros etc., müssten besser verstehen, welche Rolle sie bei der Bestimmung der dem städtischen Güterverkehr zugrunde liegenden Logistikmuster spielen.

Viele Belieferte seien heute passiv und wüssten nicht, wie sie die Funktionsweise der städtischen Lieferkette ändern könnten. Gerade in Bezug auf die Tages- und Nachtzeiten, zu denen geliefert werde, könnte schon bei der Lieferplanung mehr gemacht werden. Städte seien hochkomplexe Systeme, deshalb seien Partnerschaften erforderlich, die sich erst entwickeln müssen und dann viel Pflege brauchen. Partnerschaften benötigten auch „Champions" oder Führungskräfte, deshalb sei es wesentlich, dass dem städtischen Güterverkehr auf höchster Ebene Aufmerksamkeit geschenkt werde, damit neue Dialogformen entstehen und alte Muster aufgebrochen werden, die den Wandel und Verbesserungen hemmen.

Michael Browne beschrieb ein Beispiel, das von den Vorbereitungen auf die Olympischen Spiele 2012 in London angetrieben wurde: Die Spiele würden den täglichen Güterverkehr stark beeinflussen. Transport for London (TfL) sei strategisch für das Londoner Straßennetz und Verkehrssystem zuständig.
TfL berief sich auf den bestehenden Londoner Güterverkehrsplan. In einer Reihe von Präsentationen unterstrich Peter Hendy als Vertreter von TfL, wie ernst TfL die mit dem Güterverkehr verbundenen Probleme nähme. Dies hätte bereits das Wesen und die Einzelheiten der Debatte über den Güterverkehr beeinflusst und werde die Güterverkehrsplanung während der Spiele und darüber hinaus prägen.
Der Ansicht der Diskussionsteilnehmer nach sollte künftig der Versuchung widerstanden werden, nach allgemein gültigen Lösungen zu suchen. Die Kommunen müssten die Komplexität akzeptieren, sich auf ihre Führungsfunktion konzentrieren und sich in erster Linie mit Dialogprozessen und -strukturen befassen, um die Rahmenbedingungen zu schaffen, die zu besseren Entscheidungen über den städtischen Güterverkehr führen könnten. Die Optimierung könne auf verschiedenen Ebenen verfolgt werden.

Auswirkungen der Wirtschaftskrise

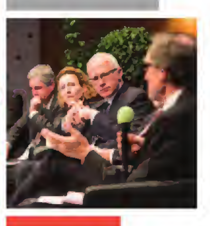
Die Diskussionsteilnehmer und einige Zuhörer unterstrichen, dass die Wirtschaftskrise zu einem Mangel an Ressourcen und Maßnahmen zur Verbesserung der Stadtlogistik geführt hat. Es bestehe das Risiko, dass die Umweltbelastung nur mehr als zweitrangiges Anliegen gelte. Aber die sinkende Nachfrage und der abnehmende Verkehr könnten auch zu einer höheren Bereitschaft der Akteure führen,





Petra Kiwitt von DHL (M.) trägt ein Argument vor

ECF-Präsident Manfred Neun (M.) macht sich für Cargo-Bikes stark



> “Die Zukunft des städtischen Güterverkehrs ist hybrid, elektrisch und multimodal“
>
> Petra Kiwitt

zusammenzuarbeiten und neue Wege zu suchen, um die verschiedenen Ströme zu optimieren. Das Überleben könnte davon abhängen, dass durch Kooperation die Kapazitäten besser genutzt sowie Einsparungen durch Skaleneffekte und die kritische Masse erzielt werden. Niedrigkostenprogramme, intelligente Infrastrukturen und Know-how-Analysen könnten Lösungen in einer Abschwungphase darstellen. Im Extremfall Griechenland sollten sich die Logistikanbieter den Berichten nach verstärkt darum bemühen, die Kosten zu verringern sowie durch den Zugang zu IT-Systemen Kapazitäten und Informationen gemeinsam zu nutzen. Während die Konjunkturflaute in Europa Besorgnis erregt, trieben Wirtschaftswachstum und Verstädterung an anderen Orten weiterhin den Bedarf an nachhaltigerem städtischem Güterverkehr in die Höhe. ■

Die Zukunft des Reisens: Elektronisches Ticket, Smartphones und Datenaustausch

Innovative Informationstechnologien haben die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln gewandelt, so zum Beispiel die Auskunft, die Tarifmodelle sowie die Verkürzung der Warte- und Einsteigzeiten. In dieser Sitzung wurden die Innovationen im öffentlichen Verkehr sowohl aus der Sicht der Nachfrageseite als auch der Sicht des Angebots erörtert und die verkehrspolitischen Maßnahmen identifiziert, die die Anwendung von Informationstechnologie fördern könnten.

Globale Anwendung und interoperable E-Ticketsysteme

E-Ticketsysteme sind die erfolgreichste Anwendung der Informations- und Kommunikationstechnologie im öffentlichen Verkehr. Immer mehr Städte auf der Welt führen E-Ticketsysteme ein, die von den Nutzern im Vergleich zu herkömmlichen Papiertickets als revolutionär und sehr praktisch wahrgenommen werden. Der chilenische Verkehrsminister **Pedro Pablo Errázuriz Domínguez** bemerkte, dass die Befragten in einer Umfrage zur ersten Stufe einer Reform des öffentlichen Verkehrssystems in Santiago darlegten, Smartcards wären sehr beliebt und bislang die einzige zufriedenstellende Änderung.

Die allgemeine Anwendung der E-Ticketsysteme erfordere selbstverständlich nicht nur Interoperabilität zwischen den Verkehrsmitteln innerhalb der Städte, sondern auch Interoperabilität auf Landesebene und künftig auf internationaler Ebene. Einige Smart-Card-Betreiber in asiatischen Städten wie Seoul, Hongkong und Singapur entwickeln seit einigen Jahren ein gemeinsames Zahlungssystem, um eine Karte auszustellen, die in mehreren Städten gilt.

Die Umsetzung dieser innovativen internationalen Kooperation war jedoch schwierig, weil die teilnehmenden Städte ihre eigenen Zahlungsprotokolle beibehalten wollten.

Nichtsdestotrotz dürften Seoul und Hongkong bald ein gemeinsames E-Ticketsystem in Betrieb nehmen, das auf der NFC-Technik (Near Field Communication) der Smartphones beruht. Diese Technik könne mehrere Zahlungsprotokolle umfassen und vermeide so einschneidende Änderungen der bestehenden E-Ticketsysteme. Schon Ende dieses Jahres sollten die Nutzer aus Seoul auch in Hongkong mit ihren Smartphones den Bus nehmen können und umgekehrt. **Youngwook Park**, der bereits mit vielen verschiedenen Betreibern Abkommen geschlossen hat, meinte, es wäre besser, verschiedene unterschiedliche Zahlungsprotokolle in ein Zahlungssystem zu integrieren, als einen Standard zu etablieren, den alle einhalten müssen.

Abbuchungssysteme

Neuerdings werden Prepaid-Systeme immer öfter in Abbuchungssysteme verwandelt, bei denen die Beförderungsgebühren im Nachhinein von einem Bankkonto abgebucht werden. Die Zahlungen sind vom Bertreiber leicht zu identifizieren und das System ist kundenfreundlich. Die Fahrgäste brauchen die Smart Card nicht aufzuladen, bevor sie Busse oder U-Bahnen benutzen, sondern bezahlen ganz einfach mit einer Kreditkarte. Das wurde durch die Einführung von Kreditkarten für niedrige Beträge ermöglicht, die einige große Retailbanken anbieten. Mehrere asiatische Städte wie Seoul hätten das System bereits implementiert. In Umfragen zögen die Fahrgäste meistens dieses System den herkömmlichen vorbezahlten Fahrkarten vor. Transport for London plane die baldige Einführung dieses nutzerfreundlichen Systems.

Das Abbuchungssystem besäße den beachtlichen Vorteil, dass Kreditkarten bereits auf der ganzen





Scott Belcher
Präsident und CEO,
ITS America,
USA

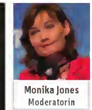


Thom Brenner
Vice-President,
Nokia Applications,
Deutschland

Mitsuo Higashi
Director of the International
Department, East Japan
Railway Company,
Japan



Pedro Pablo Errázuriz Domínguez
Minister für Verkehr und
Telekommunikation,
Chile



Monika Jones
Moderatorin



John Verity
Chief Advisor,
ITSO Limited,
Vereinigtes Königreich





Youngwook Park
Chief Technology Officer,
Smart Card Corporation,
Korea

Welt verbreitet sind, die globale Anwendung der E-Tickets damit erleichtert und das Risiko des Kartenbetrugs von den Betreibern auf die Banken verschoben werde. Die Abkommen müssten zwischen den ausstellenden Banken und den Verkehrsbetreibern ausgehandelt werden, aber Banken seien viel geschickter bei solchen Verhandlungen als die Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel. **John Verity**, Chefberater von ITSO, zufolge sollten einige große Akteure in Europa bereits dabei sein, ein einheitliches Smart-E-Ticket-System zu entwickeln, das Abbuchungen ermöglicht.

Einfache Bedienung und leichter Zugriff sind wesentlich

Die Anwendungen müssen einfach zu bedienen sein, da die Technik sehr schnell Fortschritte macht. Die Passagiere haben Schwierigkeiten, komplizierte Anwendungen auf ihren Smartphones zu benutzen, besonders bei E-Tickets und Fahrplan- und Verkehrsauskünften. Das Umfeld dieser Systeme sei oft schwierig, da die Nutzer in einer lauten Umgebung unterwegs sind, oft unter Zeitdruck stehen oder abgelenkt sind und der Empfang manchmal nicht gut ist. Deshalb müssten Anwendungen einfach zu verstehen und zu nutzen sein. Niemand werde umsteigen wollen, wenn das neue System komplizierter sei als Papierfahrscheine. **Thom Brenner** empfahl, die E-Ticket-Systeme auf Smartphones so einfach wie Papiertickets zu machen. Verkehrsinformationen auf Handys müssten ebenso leicht zu lesen sein wie die Ankunft/Abfahrtstafeln auf Bahnhöfen.

Es müsse möglich sein, auf verschiedene Arten auf Verkehrsinformationen zuzugreifen, über einfache Textnachrichten, Webbrowser auf Handys, Twitter etc., so **Mitsuo Higashi**.

Sitzung
Die Zukunft des Reisens: Elektronisches Ticket, Smartphones und Datenaustausch

Er betonte, Fahrgäste wollten unabhängig von den Betreibern rechtzeitig über Verspätungen, Unfälle und Alternativen unterrichtet werden. Heute bietet das Bahninformationszentrum in Tokio Zugauskünfte von verschiedenen Betreibern in Echtzeit über Internet, Textnachrichten, Auskunftstafeln und Bildschirmen an Bord der Züge.

Kosten und Datenschutz

Datenübertragung in Echtzeit auf Smartphones ist oft teuer, besonders wenn Roaming-Gebühren verrechnet werden, deshalb können Bevölkerungsgruppen aus Kostengründen davon ausgeschlossen sein. Aus diesem Grund können bestimmte Informationen wie Pläne und Verkehrsnetze im Voraus gratis heruntergeladen werden, damit die übermittelten Datenmengen danach kleiner sind.

„Globale Märkte verlangen, dass trennende Barrieren verschwinden. Smart Cards und Smart Phones können das im Verkehrsbereich leisten.“
John Verity

Die Übertragung von Verkehrsdaten werfe auch Fragen in Bezug auf den Datenschutz auf. Smartphone- und Smart Card-Betreiber müssten wissen, wo sich die Nutzer aufhalten und welche Verkehrsmittel sie benutzen, um die nötigen Verkehrsinformationen zu produzieren. **Scott Belcher** merkte an, dass die Bereitstellung privater Daten unvermeidlich sei, wenn wir die Vorteile des Datenverbunds nutzen wollen. Die Technik würde aber auch zügig Fortschritte machen und den Datenschutz besser als je zuvor gewährleisten.

Der Staat muss die Führung übernehmen

Der Staat hat wesentlich zu den E-Ticket-Systemen beigetragen. So ermöglichte die Grundlagenforschung in staatlichen Labors die Technologien, die der Privatsektor auf den Markt gebracht hat. Der Staat spielte auch eine wesentliche Rolle bei den Einnahmepool- und Datenverbundabkommen, die heute den meisten E-Ticket- und Informationssystemen zugrunde liegen. Für Privatunternehmen und sogar für staatliche Verkehrsbetreiber sei es schwierig, Abkommen über Einnahmepools zu schließen.

Der Staat müsse bei den Verhandlungen über die Abkommen vermitteln und manchmal die Teilnahme an nahtlosen E-Ticket- und Informationssystemen als Gegenleistung zur Gewährung von Konzessionen im öffentlichen Verkehr fordern. Der Staat sei auch besten dazu fähig, den Wert gemeinsamer technischer Standards zu erkennen und bei Interessenskonflikten zwischen den einzelnen Interessensgruppen aktiv



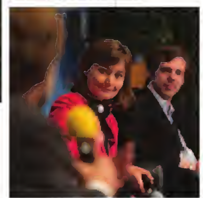
Die Podiumsdiskussion über die Zukunft des Reisens

Minister Errazuríz und Scott Belcher

zu vermitteln, obwohl die Vertreter der Privatsektors letzten Endes eine führende Rolle übernehmen müssen. In Bezug auf die neuen Abbuchungssysteme sollten die Staaten auch auf internationaler Ebene zusammenarbeiten und als Katalysatoren garantieren, dass die Karten dank der von den Banken getroffenen Vorkehrungen in möglichst vielen öffentlichen Verkehrssystemen, in kleineren und größeren Städten, verwendet werden können, damit sie für die Fahrgäste wirklich praktisch sind und dem gesamten Verkehrssystem Nutzen bringen. ■







Mobiltelefone werden zunehmend für E-Ticketing eingesetzt

Youngwook Park erklärt das Smart Card-System von Seoul

Von der Lieferkette zum Versorgungsstrom:
Nahtlose Logistiklösungen

Die Globalisierung hat zu Geschäftsmodellen geführt, die auf neuen Chancen aufbauen, um Wettbewerbsvorteile aufzubauen. Technologischer Fortschritt und Investitionen in Infrastrukturen haben die Transportkosten gesenkt und die durchschnittliche Transportgeschwindigkeit erhöht. Durch die Öffnung neuer Märkte und die zunehmende Harmonisierung der Wirtschaftsmodelle weltweit wurde der Handel komplexer und entwickelte sich zu einem konstanten Güterstrom, der heute globale Lieferkette genannt wird. Die Diskussionsteilnehmer erörterten, wie die Lieferketten sich ändern und welche Faktoren für nachhaltiges Wirtschaftswachstum wesentlich sind.

Globale Lieferketten und Verkehrsnetze sind die tragende Säule der Weltwirtschaft, sie fördern den Handel, den Verbrauch und das Wirtschaftswachstum. Sie werden immer stärker von der Just-in-time-Produktion geprägt. Zeit ist ein wesentlicher Faktor geworden, da die zeitgerechte Lieferung von Bauteilen die herkömmlichen Lager abgelöst hat. Der wachsende Handel erhöht die Gütermengen, die über immer weitere Strecken und in immer komplexeren und voneinander abhängigen Systemen transportiert werden.

Die verstärkte industrielle Vernetzung der Weltwirtschaft führt aber auch dazu, dass sich negative Auswirkungen schneller verbreiten. Als der Welthandel in der Krise 2007-2008 einbrach, ging er überall gleichzeitig zurück. Sollte es Schwierigkeiten auf einer Produktionsebene geben, so werden alle anderen Ebenen aufgrund des weltweiten Ausmaßes der Lieferketten sofort in Mitleidenschaft gezogen. Internationale Lieferketten und hochmoderne Informationstechnologie führen auch dazu, dass Hersteller in einer Region schnell auf Marktveränderungen in den übrigen Regionen reagieren. Die Komplexität der heutigen Wirtschaft und die Ausweitung der globalen Lieferketten erfordern neue Richtlinien. Volatile Weltmärkte und schwankende Nachfrage setzen eine optimale Konfiguration der Lieferketten voraus, wenn Nachfrage und Angebot synchronisiert werden sollen.

Langsame Lieferketten sind problematisch

Die Behörden wissen, wie wichtig effektive Lieferketten für das Wirtschaftswachstum sind. Aus diesem Grund wird auch in Zeiten, in denen die öffentlichen Finanzen stark unter Druck stehen, Investitionen in wichtige Verkehrsinfrastrukturen Priorität eingeräumt. Die Verkehrsminister der APEC-Staaten wollen zum Beispiel den internationalen Güterverkehr in Bezug auf Zeit, Kosten und Zuverlässigkeit bis 2015 um 10 Prozent verbessern.

Angesichts der schwankenden Rohölpreise, der nachlassenden Nachfrage und des Drucks, den Ausstoß klimaschädigender Gase zu verringern, haben viele Reeder die Geschwindigkeit ihrer Schiffe reduziert (sogenanntes Slow Steaming).

Ron Widdows merkte dazu an, „das große, hässliche Ding in der Mitte der Lieferkette fährt langsamer". Das führe zu langfristigen Auswirkungen auf die Logistik, vor allem die Unmöglichkeit, Güter rechtzeitig zu liefern. Auch die Lagerbestände seien betroffen. Wenn Unternehmen Bauteile nicht rechtzeitig erhalten, müssten sie wieder (kostspielige) Lager aufbauen. Mangelhafte Informationen über Verspätungen machten den Eigentümern das Leben schwer, da sie nicht wissen, wann die Fracht angeliefert wird.

Das Podium



Peter van Laarhoven
Director Corporate Development, Schiphol Group, Niederlande



Catharina Elmsäter-Svärd
Minister für Infrastruktur, Schweden



Oral Erdoğan
Berater des Ministers für Verkehr, maritime Angelegenheiten und Kommunikation, Türkei



Jeff Langenfeld
Vice-President, International Logistics, Walmart, USA



Melinda Crane
Moderatorin

Ron Widdows
CEO, Rickmers Holdings, Deutschland, und Vorsitzender, World Shipping Council

Unternehmen und Logistiker müssten ihren Betrieb entweder neu überdenken oder Pufferlager mit Bauteilen und Fertigprodukten aufbauen. Zudem müssten Unternehmen ihre Logistik mit einem aktiven Lieferketten-Managementsystem den neuen Gegebenheiten anpassen.

Zuverlässigkeit zählt

Vor dem Hintergrund der sich wandelnden Muster des Welthandels werden Zeitpläne und deren Einhaltung immer wichtiger. Die Zuverlässigkeit der Verkehrsträger ist heute von höchster Bedeutung. Neben der Geschwindigkeit gehört auch die Berechenbarkeit zu den Pfeilern der Lieferkette. **Jeff Langenfeld** zufolge sei Geschwindigkeit zwar wichtig, noch wichtiger sei allerdings die Berechenbarkeit der Lieferkette.

Jegliche Verzögerung löse eine Kettenreaktion aus und zöge weitere Verspätungen in anderen Aktivitäten oder Ebenen der Lieferkette nach sich. Obwohl Lieferketten so ausgelegt seien, dass sie möglichst wenig anfällig für Zwischenfälle sind, könnten Verspätungen einzelner Sendungen doch Auswirkungen auf alle Glieder der Kette haben. Der Verkehr sei ein Glied der Kette. Der Ausfall eines Glieds zerbräche jedoch die gesamte Kette. Ein Fernsehgerät aus 100 Bauteilen, für das nur 99 Bauteile zur Verfügung stehen, könne weder geliefert noch verkauft werden.

Hafenanbindung an das Landesinnere

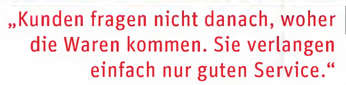
Die zügige Entwicklung des Handels führte zu schnellem Wachstum des Umschlags in vielen Häfen. Die Anbindung an das Landesinnere wird immer wichtiger für die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen und die allgemeine Effizienz der Lieferkette.

Eine Anbindung an ein gut ausgebautes Straßen- und Schienennetz vergrößert das Einzugsgebiet der Häfen. Deshalb sei es wichtig, in die intermodale Vernetzung zu investieren. Verbindungen, auf denen große Mengen transportiert werden können, böten die Möglichkeit, Dienstleistungen wie Lagerhaltung und sogar Zollabwicklung von den überlasteten Häfen weiter ins Inland zu verlagern. Die rasche Entwicklung des Welthandels setze effektiven Wettbewerb und koordinierten Zugang zu wesentlichen Hafenanlagen voraus, insbesondere für Schienenbetreiber.

Sitzung

Von der Lieferkette zum Versorgungsstrom: Nahtlose Logistiklösungen





„Kunden fragen nicht danach, woher die Waren kommen. Sie verlangen einfach nur guten Service.“

Catharina Elmsäter-Svärd



Obwohl die Diskussionsteilnehmer die Bedeutung der Intermodalität in den Häfen betonten, unterstrichen sie auch die Notwendigkeit einer besseren intermodalen Vernetzung des Güterverkehrs in städtischen Ballungsräumen. Die Belieferung der Kunden in der Stadt sei oft das letzte Glied in der Lieferkette und damit ebenfalls für die Effizienz der gesamten Kette wesentlich. **Oral Erdoğan** betonte, Hafensysteme sollten im Rahmen der regionalen Masterpläne integriert werden. Insgesamt müsse alles ein nahtloses Verkehrssystem ergeben, denn, wie Verkehrsminister **Elmsäter-Svärd** bemerkte, die Kunden fragen nicht danach, woher die Waren kommen, sondern verlangen einfach nur guten Service.

Die einfachste Lösung

Besonders schwierig sei es, Anreize zu schaffen, die wirtschaftliche Lösungen fördern, das heißt eine bestimmte Verbesserung der Lieferkette mit den niedrigsten Kosten erzielen. Ziel sei es sicherzustellen, dass die effizienteste Lösung gewählt wird, ganz egal, ob der Netzwerkanbieter oder der Netzwerknutzer für die Entscheidung zuständig zeichnet. Verbesserungen könnten sowohl von den Nutzern als auch von den Anbietern umgesetzt werden. Es sollte nicht davon ausgegangen werden, dass immer der Staat/Infrastrukturanbieter/ Serviceprovider die Verbesserungen anstoßen muss. Die kosteneffizienten Verbesserungen der Lieferkette könnten von den Netzwerknutzern kommen. Lieferketten erstreckten sich allerdings über verschiedene Länder und Verkehrsträger hinweg. Die grenz-, regions-, branchen- und verkehrsträgerüberschreitende Vernetzung könne durch Harmonisierung und Standardisierung erzielt werden. Dazu gehörten der Ausbau der Infrastrukturen und Vorschriften zur Beschleunigung der Ströme wie Zollabfertigungsverfahren und Informationsflüsse. Hochwertige Infrastrukturen vergrößerten das Einzugsgebiet von Häfen und verbesserten die Anbindung. Die Behörden könnten auf nationaler Ebene helfen, indem sie Entscheidungen über strategische Investitionen für wesentliche Anbindungen treffen. In Schwellenländern wie der Türkei und Indien werde intensiv in die Anbindung an das Landesinnere und die Verbesserung der Lieferketten investiert, aber in Industrieländern, in denen die Verkehrssysteme bereits gut ausgebaut sind, sollte man Verkehrsminister Elmsäter-Svärd zufolge sich erst vergewissern, ob die bestehenden Infrastrukturen wie vorgesehen funktionieren, bevor man in neue investiert.

Die Rolle der Information

Different tools exist for delivering information to Es gebe unterschiedliche Instrumente, um den Netzwerknutzern Informationen zu übermitteln, damit sie die unangenehmen Folgen der schlechten Prognostizierbarkeit mindern





Ordal Erdoğan hat das Wort

Ron Widdows spricht während des Panels über Nahtlose Logistik

können. Informationen können kosteneffektiv zur Verbesserung der Lieferkettenleistung beitragen. Wir bräuchten bessere Informationen über die Güterbewegungen in den Lieferketten. Mit besseren Informationen würden Lieferketten intelligenter und dynamischer. Die erhöhte Verfügbarkeit von Informationen über den Aufenthaltsort der Güter auf den einzelnen Ebenen der Lieferkette könnten die Leistung signifikant steigern. Für die Berechnung der Kohlendioxidbelastung durch den Verkehr seien transparente Daten ebenfalls wesentlich.

Die Behörden könnten zur Entwicklung offenere Systeme wie der „Neutral Logistics Information Platform" in den Niederlanden beitragen. Das System übermittelt Daten an Kunden und Verkehrsbetreiber und beruht auf bestehenden Port Community-Systemen. In Zukunft können alle Unternehmen und Behörden über diese standardisierte Plattform miteinander kommunizieren.

Damit Informationen verbreitet werden können, müssen die Unternehmen bereit sein, diese Informationen bereitzustellen. Unternehmen sind nur dazu bereit, wenn es ihren Interessen dient. Wenn es nicht ihren Interessen dient, werden sie es nicht tun, außer die Behörden zwingen sie dazu. Wenn jedoch die Indikatoren identifiziert werden können, auf denen sich die Branchen- und Investitionsentscheidungen stützen, bestehen weniger Bedenken, dass heikle Daten, die für die Erstellung der Indikatoren nötig sind, eventuell missbraucht werden könnten.

Plattform für Stakeholder

Das Risikomanagement in den globalen Lieferketten und Verkehrsnetzen wird eine immer größere Herausforderung für den Staat. Die politischen, wirtschaftlichen und sicherheitstechnischen Voraussetzungen für die Regulierung eines komplexen Umfeldes erfordern neue Ansätze bei der Zusammenarbeit des öffentlichen und des privaten Sektors. Eine Kluft trennt die wissenschaftlichen Untersuchungen und die Praxis. Die Kluft könnte überbrückt werden, wenn der Privatsektor die künftige Forschungsagenda definiert, wie es im Logistics Top Institute in den Niederlanden der Fall ist. Diese Plattform fördere auch die Diskussion über die kostengünstigsten Lösungen für die Verbesserung der Vernetzung und der Zuverlässigkeit der Lieferketten und über die Akteure, die für die Umsetzung zuständig sind - Behörden, Spediteure, Transportunternehmen etc.

Die Diskussionsteilnehmer forderten alle Meinungsträger (öffentliche Hand, Privatsektor und Wissenschaft) auf, auf allen Ebenen zusammenzuarbeiten, um die Lieferkettenleistung zu verbessern und die Forschungsthemen zu priorisieren, wobei es immer klarer werde, dass die Logistik wohl an oberster Stelle steht. ■

Den Welthandel erleichtern: Grenzüberschreitende Anschlüsse

Der Welthandel fördert die Wirtschaftsentwicklung, schafft Arbeitsplätze und verbessert die Lebensqualität. Die tragende Säule des Welthandels ist der Verkehr. In der heutigen globalisierten Wirtschaft nimmt der grenzüberschreitende Personen- und Güterverkehr stetig zu. Effiziente Verkehrssysteme und -netzwerke mit guten Anschlüssen erleichtern den nahtlosen grenzüberschreitenden Verkehr, machen ihn zuverlässiger und fördern den Wohlstand.

Langwierige Grenzabfertigung

Die Grenzabfertigung bleibt ein Problem für den Verkehr, obwohl sie für den effizienten Handel so wichtig ist. Die Verfahren wurden zwar vereinfacht und die Kosten gesenkt, aber die Verweilzeiten an den Grenzen sind in den meisten Teilen der Welt immer noch sehr lang.

Infolge der Attentate vom 11. September 2001 wurden die Sicherheitsmaßnahmen überall auf der Welt verschärft. In diesem Zusammenhang wurden auch die Sicherheitskontrollen an den Grenzübergängen strenger gestaltet. Nicht nur der Handel ist seitdem gewachsen. Auch Staus und Verzögerungen an den Grenzen wurden immer länger und behindern den grenzüberschreitenden Handel. Im Durchschnitt reduziert eine eintägige Verspätung den Handel um mehr als 1 Prozent. **Andreas Kopp**, leitender Verkehrsökonom bei der Weltbank, berichtete, dass die weltweiten Verluste aus Verspätungen enorm wären: Eine zehntägige Verzögerung reduziere das Volkseinkommen um durchschnittlich 1,25 Prozent.

Dem kanadischen Verkehrsminister **Denis Lebel** zufolge stand das Handels- und Verkehrsnetzwerk von Kanada und den USA in den Tagen nach den Attentaten vom 11. September 2001 vor einer Herausforderung. An der Grenze kam es zu Staus. Die Auswirkungen waren dramatisch. An den Hauptgrenzübergängen stauten sich die Lastkraftwagen über Dutzende Kilometer. Der Stillstand des Verkehrs und die Verspätungen bedrohten die Wirtschaft. Die Sicherheitsvorkehrungen an beiden Seiten der Grenze führten zu strengeren Kontrollen, während das Handelsvolumen wuchs.

Pere Padrosa, Präsident der PADROSA-Gruppe, unterstrich, dass Lastkraftwagen auf der Seidenstraße 40 Prozent der Transportzeit wegen langer Wartezeiten an den Grenzen verlören. Der stellvertretende Verkehrsminister von Litauen, **Raimvydas Vastakas**, fügte hinzu, dass Lastkraftwagen oft eine Woche warten müssten, um die Grenze zwischen Litauen und Russland zu überqueren. Diese Verzögerungen trieben die Betriebskosten deutlich in die Höhe. Schließlich gefährdeten lange Wartezeiten an den Grenzen auch die Fahrer und die Güter.

Neigung zur Abschottung

Der Protektionismus ist einer der Gründe, die zu langen Wartezeiten an den Grenzen führen. Die Schweizer Bundesrätin **Doris Leuthard** betonte, dass der gegenwärtige Konjunkturabschwung ebenfalls zu Verspätungen an den Grenzübergängen beitrüge: In wirtschaftlich schwierigen Zeiten neigeten die Länder dazu, sich abzuschotten, die Grenzen weniger durchlässig zu machen und ihre Märkte durch protektionistische Maßnahmen zu schützen. Es könne auch sein, dass offene Grenzen zwischen Industriestaaten und Entwicklungsländern als nicht „interessant" wahrgenommen werden, da sie unlauteren Wettbewerb fördern und die heimische Industrie bzw. den Arbeitsmarkt gefährden könnten.

Ein weiterer Grund für lange Wartezeiten an den Grenzen sei die mangelnde Koordination zwischen



Andreas Kopp
Leitender Verkehrsökonom, Weltbank

Kamen Kitchev
Stellvertretender Minister für Verkehr, Informationstechnologie und Kommunikation, Bulgarien

Gaozhang Zhu
Director, Compliance and Facilitation, Weltzollorganisation

Doris Leuthard
Bundesrätin, Umwelt, Verkehr und Kommunikation, Schweiz

K.L. Thapar
Chairman, Asian Institute of Transport Development, Indien

Denis Lebel
Minister für Transport, Infrastruktur und Gemeinschaften, Kanada

Conny Czymoch
Moderatorin

Pere Padrosa
Präsident, Grup PADROSA, Spanien

den Behörden. Oft verfolge jede Behörde ihre eigenen Ziele. Während das Verkehrsministerium zum Beispiel den physischen Aspekt des Verkehrsnetzwerks und den Gesetzesrahmen verbessern soll, um den schnellen und effizienten Personen- und Güterverkehr zu fördern, könne der Zoll oder das Innenministerium, das für Immigration und Landessicherheit zuständig zeichnet, andere Ziele im Auge haben. Die Verbindung der verschiedenen administrativen Funktionen zur Sicherstellung des schnellen und nahtlosen grenzüberschreitenden Verkehrs erfordere einen starken politischen Willen aller Akteure.

Mangelnde Koordination und nicht miteinander vereinbare Verfahren in Nachbarländern oder Nachbarregionen trügen ebenfalls zu Verzögerungen im Grenzverkehr bei. Regionale Kooperation einschließlich gemeinsamer oder nacheinander erfolgender Grenzkontrollen sei für die Verbesserung von Effizienz und Effektivität der Grenzabfertigung wesentlich.

Oft kommunizierten verschiedene Behörden nicht miteinander. Der bulgarische stellvertretende Verkehrsminister **Kamen Kitchev** unterstricht, wie wichtig die enge Zusammenarbeit und die Beratung mit Nichtregierungsstellen und dem Verkehrssektor seien. Er fügte hinzu, dass der Erfolg von der Zusammenarbeit zwischen Nachbarstaaten abhänge, und verwies auf die erfolgreiche Investition in Infrastrukturen an der Grenze zwischen der Türkei und Bulgarien.

K.L. Thapar hob hervor, dass künstlich gezogene Grenzen zwischen geschichtlich miteinander verwobenen Regionen in vielen Entwicklungsländern die Armut vertiefen und die Sicherheitsrisiken in den Grenzgebieten erhöhen.

Sitzung
Den Welthandel erleichtern: Grenzüberschreitende Anschlüsse

Die Kontrollen an den Grenzen werden von langen und komplizierten Verwaltungsverfahren begleitet. Diese Situation fördert den informellen Handel, die Korruption und die Kriminalität in den Grenzgebieten.

„Wenn Spediteure sich besser an die Regeln halten, kann der Zoll weniger streng sein."
Gaozhang Zhu

Die Vereinfachung der Verfahren zur Kürzung der Wartezeiten an den Grenzen erfordert einen starken politischen Willen. Doris Leuthard zufolge sind wirtschaftliche Interessen die überzeugendsten Argumente, damit Politiker sich für effizientere Grenzabfertigungsverfahren einsetzen.

Fortschritt durch politischen Willem

Denis Lebel stellte das Beispiel Kanada-USA in der Diskussion über den Fortschritt vor. Zwei der größten Handelsnationen der Welt hätten Maßnahmen getroffen, um die Infrastrukturen den Grenzen zu verbessern, die Verfahren und Lieferketten zu straffen und die Sicherheit durch gezielte Investitionen und den strategischen Einsatz moderner Technologien zu erhöhen. Der „Beyond the Border Action Plan" beruhe auf vier Schwerpunkten:

1. Bedrohungen früh erkennen
2. Handel, Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze fördern
3. Erfolgreiche grenzüberschreitende Gesetzesvollzugsprogramme umsetzen
4. Grenzüberschreitende kritische und Online-Infrastrukturen verbessern.

Zudem wurde der „Action Plan on Regulatory Cooperation" gestartet, in dessen Rahmen Gesetze bezüglich Landwirtschaft und Nahrungsmittel, Verkehr und Umwelt (http://actionplan.gc.ca/eng/feature.asp?pageId=337) aufeinander abgestimmt werden sollen. Das führe zu einer besseren Harmonisierung der Gesetze und trüge zum Abbau der Hemmnisse an den Grenzen und zur Reduktion der Kosten bei. Es sei aber darauf hinzuweisen, so K.L. Thapar, dass im Namen der Harmonisierung oft mehrere Gesetzesebenen hinzugefügt werden. Damit dies nicht passiere, meinte Denis Lebel, schriebe das kanadisch-amerikanische Programm vor, dass für jede neue Vorschrift eine alte abgeschafft werden müsse.

Entscheidungsträger und Behörden müssten zwar eine Politik definieren, um die Wartezeiten an den Grenzen zu verkürzen und die Effizienz zu steigern, aber die Unternehmen und Spediteure müssten ebenfalls dazu beitragen, indem sie die bestehenden Regeln und Vorschriften einhalten, um die Wartezeiten an den Grenzübergängen nicht zu verlängern. Statt 100 Prozent der Fahrzeuge zu überprüfen, setzten die meisten Zollämter auf Risikomanagement, um die Wartezeiten an den Grenzen zu verkürzen. Die Strenge der Kontrollen hänge stark davon ab, ob die Unternehmen und Spediteure die Vorschriften einhalten. Wenn die Spediteure sich besser an die Vorschriften hielten, könnten die Zollbehörden zurückschrauben, so **Gaozhang Zhu**, Compliance and Facilitation Director bei der Weltzollorganisation.

Vizeminister Kitchev während der Diskussion über Grenzüberschreitende Anschlüsse







Minister Lebel
und
Pere Padrosa

„Wir schaffen immer mehr und noch mehr Regeln im Namen der Harmonisierung“

K.L. Thapar

KEYNOTEREDE

Angel Gurría

Transport für mehr Wachstum



Sehr geehrte Damen und Herren,

es freut mich, hier im schönen Leipzig an der Tagung des Weltverkehrsforums 2012 teilzunehmen. Der internationale Dialog und die internationale Zusammenarbeit sind wesentlich, insbesondere in Krisenzeiten und vor allem im Verkehr, der die Herzen unserer Volkswirtschaften schlagen lässt.

Diese Tagung findet vor dem Hintergrund einer schon lang andauernden Ungewissheit statt. Dem letzten volkswirtschaftlichen Zwischenbericht (Interim Economic Assessment) der OECD zufolge ist die Erholung weiterhin nicht robust, obwohl wir uns gerade wieder vom Abgrund entfernt haben. In Nordamerika und Japan beginnt die Wirtschaft wieder stärker zu wachsen, in Europa schwächelt sie noch. Die Arbeitslosigkeit bleibt hoch, in manchen Ländern steigt sie. Die Staatschuldenkrise verdunkelt weiterhin den Himmel über dem Euroraum. Das Wachstum des Welthandels ist gedämpft. Auch in den Schwellenländern kühlt die Konjunktur ab. Protektionistische Maßnahmen drohen und die Ungleichheit nimmt zu.

Unsere Länder müssen mehr unternehmen, um die Erholung zu beschleunigen und ein langfristiges und nachhaltiges Wachstum zu erzielen. Da der haushalts- und geldpolitische Spielraum beinahe ausgereizt ist, haben wir den Akzent vor allem auf Strukturen, Soziales und Umwelt gelegt. Jüngste OECD-Untersuchungen zeigen, dass Strukturreformen auf kurze Sicht zu positiven wirtschaftlichen und sozialen Ergebnissen führen und gleichzeitig das Fundament zu einem längerfristigen Wirtschaftswachstum legen. Der Verkehrssektor gehört zu den Branchen, in denen Strukturreformen, Innovation und intelligente Technologien das Wachstum und die Beschäftigung entscheidend beeinflussen.

Herausforderungen des Verkehrssektors: Nahtlosigkeit!

Der Verkehrssektor muss sich rasch und tiefgreifend wandeln. Unser Verkehrsausblick 2012 (Transport Outlook 2012) zeigt, dass die Nachfrage nach Verkehr in den kommenden Jahren merklich zunehmen wird: Bis 2050 könnte das Personenverkehrsaufkommen um 100 bis 150 Prozent zunehmen. In den Ländern außerhalb der OECD dürfte der Anstieg sogar 250 Prozent betragen. Das Güterverkehrsaufkommen wird sich weltweit wohl mindestens verdreifachen.

Auf den Verkehr entfällt ein großer Teil des Kohlendioxidausstoßes. 23 Prozent sind auf Verbrennungsmotoren zurückzuführen. Im Jahr 2050 wird der Anteil bereits 27 Prozent betragen. Unser Umweltausblick bis 2050 prognostiziert, dass sich die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 50 Prozent erhöhen, wenn keine sofortigen Maßnahmen ergriffen werden. Ein solcher Anstieg hätte einen katastrophalen Einfluss auf den Lebensstandard der Menschen in der ganzen Welt.

Diese Aussichten unterstreichen die wichtigsten Herausforderungen, die der Verkehrssektor meistern muss. Wie können wir die steigende Nachfrage befriedigen, wenn die Ressourcen knapp sind und die Verkehrssysteme bereits unter Überlastung leiden? Wie können wir die Mobilität sicherstellen und die nötigen Infrastrukturen für eine wachsende und immer stärker verstädterte Weltbevölkerung bereitstellen, ohne unseren Planeten noch stärker zu gefährden? Wie können wir mit unseren heutigen Entscheidungen die Nachhaltigkeit der künftigen Infrastrukturen sicherstellen? Das Thema unserer Diskussion ist diesen Fragen angepasst: Das Konzept der Nahtlosigkeit erleichtert einen integrierte Ansatz zur Lösung dieser Probleme.



23%

Anteil des Verkehrs an globalen CO_2-Emissionen

$40 Milliarden

Diese Summe würde den Schätzungen der OECD zufolge durch eine 1-prozentige Verringerung der handelsbedingten Transaktionskosten eingespart werden.

9.7%

Den Schätzungen der Weltbank nach würde infolge einer 50-prozentigen Steigerung der weltweiten Handelserleichterungen der Welthandel um 9,7 Prozent zulegen.

- Nahtlosigkeit bedeutet, Menschen, Märkte und Ideen besser zu verknüpfen.
- Die Güterstrome zu fördern, wie es die neue 12.000 km lange Schienenverbindung für den Güterverkehr zwischen Deutschland und China tut.
- Unsere Städte so zu planen, dass die Flächennutzung die nachhaltige Mobilität unterstützt.
- Nahtlosigkeit betrifft auch die Chancengleichheit, weil sie den Zugang der Menschen zu Arbeitsplätzen über hochwertige multimodale Verbindungen und Tür-zu-Tür-Dienste erleichtert.

Wenn Verkehr eine langfristige und nachhaltige Wachstumsagenda fördern soll, dann muss er nahtlos werden.

Nahtloser Verkehr erleichtert den Handel

Den größten Beitrag zum Wachstum leistet nahtloser Verkehr über den Handel. Globale Wertschöpfungsketten unterstreichen die Bedeutung des Verkehrs, dessen Öffnung wir fördern müssen. Wir müssen allerdings fähig sein, die Öffnung zu messen und zu identifizieren, was gesetzlich gesehen funktioniert und was nicht funktioniert. Ich freue mich, dass das kürzlich gestartete „Service Trade Restrictiveness Index"-Projekt Ihnen ein Instrument zur Verfügung stellen wird, das Sie für die Messung der Öffnung der Verkehrssysteme benötigen.

Formalitäten an Grenzen hemmen nahtlose Lieferketten. Wir könnten einen zehnprozentigen Anstieg des Welthandels erzielen, wenn wir die Zollabfertigung und die Sicherheitsvorkehrungen an den Grenzen optimieren würden. So könnte auch das globale BIP um 400 Milliarden Dollar steigen.

Grenzschranken können den Handel ersticken. Es gibt aber auch effizient arbeitende Zollbehörden. In Australien dauerte letztes Jahr z. B. die Zollabfertigung bei 99,98 Prozent der Güter mit elektronischen Einfuhrdokumenten nicht länger als 15 Minuten. Das ist wirklich beispielhaft. Leider herrschen noch an manchen Grenzübergängen und in vielen unserer Häfen altmodische und, offen gesagt, völlig unangemessene Abwicklungsverfahren vor.

Hochwertige Infrastrukturen sind eine weitere Voraussetzung für nahtlose Lieferketten. Ich weiß, dass unsere deutschen Gastgeber mit Singapur, Schweden und den Niederlanden um den Weltmeistertitel in der Logistik wetteifern. Gestern wurden hier neue Daten zur Leistung der Logistiksysteme der einzelnen Länder vorgestellt. Hoffentlich werden alle unsere Mitgliedstaaten versuchen, bald zu den Besten auf der Liste zu gehören.

Nahtloser Verkehr für grünes Wachstum

Das Konzept der Nahtlosigkeit kann das Wachstum auf nachhaltigere und ökologischere Weise fördern.

Wenn die verkehrsbedingten Treibhausgase stark reduziert werden sollen, muss der Kohlendioxidausstoß verringert werden. Um dieses Ziel umzusetzen, muss es zu einer Schwerpunktverlagerung auf strombetriebene Systeme kommen und die Verkehrs- und Elektrizitätssysteme müssen integriert werden. Die Internationale Energieagentur IEA schätzt, dass die zügige Entwicklung der Elektroautos den Kohlendioxidausstoß des Verkehrs bis 2050 um rund 12 Prozent senken könnte, obwohl die größten Einsparungen wohl energieeffizienteren herkömmlichen Fahrzeugen zu verdanken sein werden.

Hochmoderne Technologien sind wesentlich, um Emissionen zu verringern, aber sie allein reichen nicht aus. Wir müssen die Nutzer dazu bringen, ein weniger energieintensives Mobilitätsverhalten anzunehmen. Dadurch wird die Mobilität nicht nur umweltverträglicher, sondern oft auch besser. So zum Beispiel durch Fahrten mit Bussen und Zügen statt dem Auto. Japan, die Schweiz und die Niederlande gelten als Vorbilder der gelungenen Verkehrsträgerintegration, aber es gibt noch viele andere erfolgreiche Beispiele, von den intermodalen Umsteigstellen in Madrid bis hin zum „Mit dem Zug zum Flug"-Konzept in Frankfurt.

Noch einen Schritt weiter: Was können Politiker tun?

In einer Zeit, die von Haushaltskürzungen und Sparpaketen geprägt ist, müssen Verkehrsminister besonders kreativ sein, wenn sie in die Zukunft investieren. Ich möchte hier einige Ideen vorstellen.

Erstens könnten Bemühungen zur Reformierung des Gesetzesrahmens bereits einen großen Unterschied machen. Heute sehen wir die außergewöhnlichen Chancen, die durch die Liberalisierung des Markts für

Angel Gurría zitiert eine OECD-Studie





V.r.n.l.: Norman Baker (GB), Zhenglin Feng (China), Rüdiger Grube (Deutsche Bahn) und Michael Kloth (Weltverkehrsforum)

Hochgeschwindigkeitszüge in Italien entstanden sind. Die verbesserte Planung und Koordination der einzelnen staatlichen Ebenen und zwischen den Ministerien ist ebenfalls wesentlich für effektiv verbundene, nahtlose Verkehrsmittel und erleichtert die Beteiligung des Privatsektors. Nahtloser Verkehr und umweltverträgliches Wachstum setzen Integration und Koordination der Politiken voraus.

Zweitens hilft uns das Konzept der Nahlosigkeit, intelligentere Investitionsentscheidungen zu treffen, die einen höheren Nutzen zu geringeren Kosten erzielen. Ein Beispiel ist die intelligente Oyster Card, die in allen Verkehrsmitteln in London eingesetzt wird. Die Smartcard beschleunigt den Zugang und verkürzt Warteschlangen. Sie wird nun für ca. 90 Prozent der U-Bahnfahrten benutzt. Die neue Generation der kontaktlosen Bankkarten sollte den Fahrgästen bald die Möglichkeit bieten, mit einer einzigen Karte mit allen Verkehrsmitteln im ganzen Land zu fahren. Smartphones gehören ebenfalls zu den neuen Möglichkeiten. Mit ihnen können bereits Bus- und U-Bahnfahrten in Korea, Japan, Hongkong und Singapur bezahlt und auf den Flughäfen eingecheckt werden.

Drittens müssen die Behörden bei der Verhandlung der Einkommensverteilung zwischen den Betreibergesellschaften unbedingt eine Vermittlerrolle spielen, obwohl die erfolgreiche Implementierung der Smartcard- und Smartphonesysteme eher dem Privatsektor zukommt. Sie können die Erteilung von Lizenzen vom Einsatz dieser Systeme abhängig machen.

Die Nahtlosigkeit sollte ein integraler Bestandteil unserer Lösungsansätze für wirtschaftliche Herausforderungen sein. Nahtloserer Verkehr fördert den Handel und dient daher als Wachstumsmotor. Er hilft bei der Auswahl intelligenter Investitionschancen für umweltverträgliches Wachstum.

Nahtloser Verkehr kann den Alltag aller Bürger verbessern und ihren Zugang zu Arbeitsplätzen und Bildung bestimmen.

Die nahtlose Gestaltung des Verkehrs gehört deshalb zu den Kernaufgaben der OECD, um bessere Verkehrspolitik für ein besseres Leben zu entwerfen. Ich wünsche Ihnen eine angenehme, erfolgreiche und „nahtlose" Tagung! ”

Angel Gurría
Generalsekretär der OECD

Der Verkehrssektor als Wachstumsmotor: Vernetzung stärken

Die makroökonomischen Bedingungen und die Wachstumsaussichten haben sich seit dem Jahr 2008 deutlich verschlechtert. Viele Staaten müssen einerseits die Schuldenberge abbauen und andererseits in ihr langfristiges Wachstumspotenzial investieren. Je nahtloser und effizienter der Verkehr ist, desto mehr trägt er zum Wirtschaftswachstum bei. Die Sitzungsteilnehmer konzentrierten sich in ihrer Diskussion darauf, wie der Verkehr als nachhaltiger Wachstumsmotor am besten einzusetzen ist.

Angel Gurría, Generalsekretär der OECD, leitete in die Diskussion ein: In seinem Vortrag betonte Angel Gurría, wie die Förderung des nahtlosen Verkehrs die Konjunktur beleben könne, wenn den herkömmlichen geld- und haushaltspolitischen Wachstumsmaßnahmen Grenzen gesetzt werden. Den direktesten Beitrag zum Wachstum leiste der nahtlose Verkehr über den Handel. Globale Wertschöpfungsketten erforderten die Öffnung des Verkehrs. Die Hemmnisse an den Grenzen müssten abgebaut werden, damit der Verkehr nahtlos wird. Wir könnten einen zehnprozentigen Anstieg des Welthandels erzielen, wenn wir die Zollabfertigung und die Sicherheitsvorkehrungen so optimieren würden, dass sie mit den besten in der Region vergleichbar werden. So könnte auch das globale BIP um 400 Milliarden Dollar angehoben werden.

Nahtlose Konzepte könnten das Wachstum auch auf nachhaltigere und ökologischere Weise fördern. Den Verkehrsprognosen des Weltverkehrsforums nach dürfte das weltweite Personenverkehrsaufkommen bis 2050 um das 2- oder 2,5fache steigen. Der Güterverkehr werde sich sogar verdreifachen. Wir bräuchten Maßnahmen zur Minderung der negativen Nebenwirkungen dieser Entwicklungen, zu denen Umwelt- und Gesundheitsbelastungen sowie der Klimawandel gehörten. Hochmoderne Technologien seien wesentlich, um Emissionen zu verringern, aber sie allein reichten nicht aus. Ein nahtloses Verkehrsnetz helfe, ein ausgewogenere und - mit der richtigen Politik - ein weniger Kohlendioxid ausstoßendes Mobilitätssystem zu erzielen.

Nahtloser Verkehr für grüneres Wachstum

Die Förderung der Nahtlosigkeit setzt oft eher institutionelle Reformen als bedeutende Ressourcen voraus. Das macht die Nahtlosigkeit nicht einfacher, erhöht aber ihren Reiz in einer Zeit, in der überall gespart werden muss. Es gibt viele Beispiele, wie Gesetzesreformen im Verkehrssektor in Bezug auf die Kosteneffizienz, die Innovationskraft und die Fähigkeit, der Nachfrage zu entsprechen, einen großen Unterschied machen können.

Die verbesserte Planung und Koordination auf den einzelnen staatlichen Ebenen und zwischen den Ministerien ist wesentlich für effektiver vernetzte Verkehrsmittel und nahtlosere Verkehrsdienste. Nahtloser Verkehr und umweltschonendes Wachstum setzen Integration und Koordination der Politiken voraus. Schließlich helfen nahtlose Verkehrssystemkonzepte bei intelligenten Investitionsentscheidungen mit hohem Nutzen zu niedrigen Kosten, die in traditionelleren, d. h. auf Verkehrsmitteln basierenden verkehrspolitischen Entscheidungsfindungsprozessen schwieriger zu treffen wären.

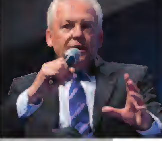
Die Entwicklung in Irland seit dem Jahr 2008 illustrierten die von Angel Gurría angesprochenen Aspekte sehr gut. Verkehrsminister **Leo Varadkar** begann mit der Feststellung, dass es wenig öffentliche Gelder für Verkehrsinvestitionen gäbe und auch private Quellen versiegt seien. Deshalb werde einer intelligenten Verkehrspolitik heute eine größere Bedeutung beigemessen. Sie konzentriere sich darauf, das Bestehende zu erhalten und kostengünstige Verbesserungen einzuführen - wie etwa integrierte Ticketsysteme, WLAN in öffentlichen Verkehrsmitteln, bessere Information etc.

Das Podium


Doris Leuthard
Bundesrätin, Umwelt, Verkehr und Kommunikation, Schweiz


Norman Baker
Parlamentarischer Unterstaatssekretär, Verkehr, Vereinigtes Königreich

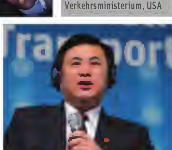

Susan Kurland
Ministerialdirektorin, Luftfahrt und Internationale Angelegenheiten, Verkehrsministerium, USA


Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender, Deutsche Bahn AG, Deutschland

Yoshiyuki Kasai
Vorsitzender, Central Japan Railway Company, Japan

Leo Varadkar
Minister, Verkehr, Tourismus und Sport, Irland

Melinda Crane
Moderatorin


Zhenglin Feng
Stellvertretender Verkehrsminister, China

Diese Verbesserungen trügen zur Nahtlosigkeit und vor allem zu einer höheren Servicequalität in öffentlichen Verkehrsmitteln bei. So werde ein ausgewogeneres Mobilitätssystem gefördert, das auch nachhaltiger sein dürfte.

Eine ähnliche Verbindung zwischen der Förderung der Nahtlosigkeit und der Wirtschaftskrise werde in den USA beobachtet. **Susan Kurland** merkte an, dass die USA nun einen intermodalen Ansatz zur Verkehrspolitik und Verkehrsfinanzierung einschlägt, statt wie bislang die Verkehrsträger einzeln zu finanzieren. Ziel sei es, stärker integrierte und nachhaltigere Systeme umzusetzen. Der American Recovery and Reinvestment Act von 2009 sei ein Gesetz zur Konjunkturbelebung, das auch innovative, multimodale und multiregionale Maßnahmen fördere und so eine besser integrierte Politik und besser integrierte Verkehrssysteme anstrebe. Die USA setzten auch zukunftsweisende Techniken ein, um die Produktivität der Verkehrsinfrastrukturen zu steigern. Dazu gehörten zum Beispiel die Einführung intelligenter Verkehrssysteme sowie die Förderung des NextGen Navigationssystems in der Luftfahrt.

Diese technologischen Verbesserungen erforderten oft eine für die Nahtlosigkeit unerlässliche Neugestaltung der Führungs- und Organisationsstrukturen. In Bezug auf die Nachhaltigkeit zeigten die Betonung der lebenswerten Kommunen und das Streben nach strengeren CAFE-Standards (Corporate Average Fuel Economy), dass der Klimaschutz als politisches Ziel nicht aufgegeben würde, obwohl er unter den derzeit herrschenden makroökonomischen Bedingungen schwieriger umzusetzen sei.

Investitionen in den Verkehr zur Sicherstellung des künftigen Wachstums und Klimaschutz seien die beiden Standbeine der britischen Verkehrspolitik. Verkehrsminister **Norman Baker** meinte, das Vereinigte Königreich könne es sich vor dem aktuellen wirtschaftlichen Hintergrund nicht leisten, nicht in den Verkehr zu investieren. Aus diesem Grund würden trotz der Kürzungen in allen Bereichen die Investitionen in den Verkehr fortgesetzt. Aber es genüge nicht, wichtige Projekte aufrechtzuerhalten. Der nahtlose Ansatz helfe auch dabei, die Investitionen mit dem besten Kosten/Nutzen-Verhältnis zu identifizieren.

Ferner sei das Vereinigte Königreich bestrebt, im Verkehrssektor private Investoren anzusprechen. Das Memorandum of Understanding zwischen Staat und britischem Rentenfonds sei ein wichtiges Beispiel, weil es der Zersplitterung der Rentenfonds entgegenwirke, die sie bislang daran gehindert hätten, Investitionen im Verkehr zu erwägen.

Neugestaltung der Führungsstrukturen

Es seien Bestrebungen im Gange, dem verkehrsbedingten Klimawandel Einhalt zu gebieten. Durch die Inbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken und Kapazitätssteigerungen könnten der großen Nachfrage nach Schienenverkehr entsprochen, die Transportdienste verbessert und das Emissionswachstum gebremst werden. Steuerbegünstigungen für Elektroautos trügen ebenfalls dazu bei, die Klimaziele zu erfüllen und die britische Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Diese Beispiele illustrierten das kompromisslose Bestreben, Wachstum zu fördern und das Klima zu schützen.

Die Wirtschaftslage in China unterscheide sich klar von der Situation in den meisten übrigen OECD-Staaten, die einen sehr viel strengeren Sparkurs einschlagen mussten. China reagiere auf die Krise 2008 mit umfassenden Konjunkturmaßnahmen, auch im Verkehrssektor. Vizeminister **Zenglin Feng** betonte den Investitionsbedarf im Verkehrssektor, vor allem in ländlichen Gebieten. Seiner Ansicht nach bestünden allerdings kaum Risiken, aus Konjunkturgründen zu stark oder zu früh zu investieren und damit unwirtschaftliche Entscheidungen zu treffen. In China solle es derzeit keine Kompromisse zwischen Konjunkturbelebung, langfristiger Wachstumspolitik und sinnvollen Investitionsentscheidungen im Verkehrssektor geben.

Der Investitionsbedarf in den ländlichen Gebieten betreffe vor allem die Anschlüsse, während er in der Stadt vermehrt die Systemintegration und -optimierung mit den Schwerpunkten Sicherheit, Umweltbelastung, Energieverbrauch und Staubekämpfung betrifft. Chinas zwölfter Fünfjahresplan für den, Zeitraum 2011-2015 sehe die integrierte Planung und Entwicklung eines nahtlosen und ausgewogenen Verkehrssystems vor.

Ziel: integrierte Systeme

Das Schweizer Verkehrssystem sei ein gutes Beispiel für Integration und hohe Qualität. Die Verkehrspolitik des Landes zeichne sich durch ihre Kohärenz aus, die von einer langfristigen Vision mit dem Schwerpunkt Nachhaltigkeit geleitet werde. Bundesrätin **Doris Leuthard** betonte, wie wichtig es sei, diesem Kurs trotz der Haushaltskürzungen treu zu bleiben. Zur erfolgreichen Umsetzung einer langfristigen Verkehrspolitik dürften die verfügbaren Mittel nicht politischen oder wirtschaftlichen Schwankungen unterliegen. Das sei nicht nur eine Frage der Nachhaltigkeit, sondern auch der Aufrechterhaltung der hohen Qualität der Infrastrukturen, die für die Wettbewerbsfähigkeit des Landes auf internationaler Ebene wesentlich sei.

Rüdiger Grube, der die Deutsche Bahn nicht so sehr als Schienenverkehrsanbieter sondern als Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdiensten betrachtet, bestätigte die Bedeutung von Kohärenz und Stabilität. Mobilität und Logistik beträfen nicht nur einen Verkehrsträger, sondern ein integriertes System. Dabei gelte das Motto, je nahtloser, desto besser. Die Wirtschaftskrise beschleunige die Schwerpunktverlagerung auf integrierte Systeme, weil sie die Leistungsfähigkeit kostengünstig verbesserten. Diese Umstellung sei wesentlich, wenn der Verkehrssektor seinen Kohlendioxidausstoß verringern wolle. Die öffentliche Hand müsse durchgreifen, um den Klimaschutz im Verkehr umzusetzen, da die Verkehrsemissionen gegenwärtig steigen, während die Emissionen der übrigen Wirtschaftszweige abnehmen. Die japanische Bahn sei ein Paradebeispiel für die Vorteile der Integration.

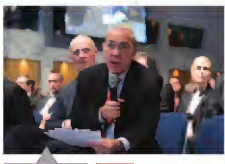
Yoshiyuki Kasai erklärte, wie das Hochgeschwindigkeitsnetz Tokaido Shinkansen voll in die urbanen Bahn- und U-Bahnnetze integriert wurde, um die Leistung des Systems zu maximieren. Das gesamte System beruhe auf dem Konzept der Nahtlosigkeit. Es umfasse standardisiertes Rollmaterial, das die Kosten senke und die Leistung steigere, leicht verständliche Fahrpläne sowie häufig und pünktlich verkehrende Züge ermögliche, die die Wartezeiten und die damit verbundenen Kosten minimieren. Ferner würden Züge mit verschiedenen Geschwindigkeiten nicht gleichzeitig betrieben. Die Maglev-Magnetschwebebahn solle die steigende Nachfrage nach hochwertigen Diensten erfüllen und die Fahrtzeiten deutlich verkürzen. So werde die Fahrzeit auf der Strecke Tokio-Osaka halbiert.
Die Verkehrsinfrastrukturen könnten mit Steuergeldern, die auf engeren oder breiteren Bemessungsgrundlagen basieren bzw. aus anderen Quellen stammen, oder mit den von den Nutzern entrichteten Gebühren finanziert werden.



Chinas Vizeminister Zhenglin Feng spricht während des Plenums

Gespannte Zuhörer





Angel Gurría fasst die Diskussion zusammen

Die Umwandlung der Mittel in Finanzströme, d.h. die Finanzierung, könne öffentlich oder privat erfolgen. Da die öffentlichen Gelder immer knapper würden, rücke der private Sektor immer stärker in den Vordergrund. Wie bereits erwähnt, habe die Wirtschaftskrise seit 2008 in einigen Ländern wie dem Vereinigten Königreich die Bestrebungen verstärkt, private Geldgeber für Investitionen zu gewinnen. Lord **Gus Macdonald** vertrat die Ansicht, dass die Kombination aus öffentlicher und privater Finanzierung zum Erfolg führe: Die benötigten Beträge seien sehr hoch, der Privatsektor suche nach Anlagemöglichkeiten und dessen Zurückhaltung gegenüber dem Verkehr könne abgebaut werden. Die Begeisterung für die Durchführbarkeit und erwünschte höherer privater Finanzierungen sei nicht allgemeingültig, zum Teil weil die Bedingungen in den einzelnen Ländern unterschiedlich seien, und zum Teil weil die Vor- und Nachteile der Privatfinanzierung unterschiedlich bewertet würden.

Wer findet die Gelder und wer finanziert?

Rüdiger Grube merkte an, dass die Unterstützung von Politik und öffentlicher Hand wesentlich sei, um private Investoren zu überzeugen, da das Risiko wegen der technischen und politischen Eigenschaften der Verkehrsinfrastrukturen sonst zu hoch sei. Gegenwärtig seien die Renditen generell zu niedrig für Privatanleger, die sich dem gesetzlichen Rahmen in diesem Sektor beugen müssten. Doris Leuthard meinte, höhere Renditen für Privatinvestoren würden auch zu höheren Preisen für die Nutzer führen. Solang der öffentliche Sektor auf eine finanzielle Rendite verzichten und sich auf weniger konkrete soziale und wirtschaftliche Renditen konzentrieren könne, sei eine Finanzierung durch die öffentliche Hand attraktiver.

Verkehrsminister Leo Varadkar sprach über Irland, wo die Finanzierung durch den Privatsektor nicht nur teurer sei, sondern auch die privaten Finanzquellen versiegt seien. Yoshiyuki Kasai zeigte sich zurückhaltend, was die Durchführbarkeit öffentlich-privater Partnerschaften betrifft. Der Betrieb durch Privatunternehmen funktioniere in Japan, obwohl der Ausstieg aus der öffentlichen Finanzierung schwierig war. Der Erfolg sei zum Teil darauf zurückzuführen, dass die Privatisierung eine Verwaltung auf lange Sicht ermöglicht, eine wesentliche Eigenschaft im Verkehrssektor, wo die Anlagen über lange Zeiträume abgeschrieben würden. Knappe Steuererträge könnten durch die Einführung von Gebühren oder eine Maut wettgemacht werden. In vielen Ländern, auch in Irland, sei die Öffentlichkeit jedoch gegen die Erhebung von Gebühren. Zhenglin Feng fügte hinzu, dass in China die Maut auf öffentlichen Schnellstraßen allmählich abgeschafft würde.

Investitionen in Verbindungen: Wo, warum, wann, wie?

Das Verkehrsaufkommen soll in den nächsten Jahrzehnten deutlich zunehmen. Die Verfasser des Verkehrsausblicks 2012 des Weltverkehrsforums gehen davon aus, dass die Mobilität der Menschen außerhalb der OECD-Mitgliedstaaten um den Faktor 2,5 bis 3,5 wachsen dürfte. In den OECD-Ländern werde die Mobilität von 2010 bis 2050 um 30 Prozent steigen. Angetrieben werde diese Entwicklung vor allem vom Wachstum der Bevölkerung und des Pro-Kopf-Einkommens, das stärkere Auswirkungen habe als die den Verkehr eher mindernde Verstädterung. Die gegenwärtigen Infrastrukturen können diesem zusätzlichen Mobilitätsbedarf nicht entsprechen. Die Diskussionsteilnehmer erörterten, wo prioritär in Verbindungen investiert werden sollte und wie der Investitionsbedarf mit den krisenbedingten Haushaltskürzungen in Einklang gebracht werden könnte.

Häfen und Flughäfen und Verbindungen, mit denen Güter leicht ins Landesinnere befördert werden können, spielen eine immer wichtigere Rolle in der Wirtschaft. Zudem nimmt die Bedeutung städtischer Ballungsräume als Wirtschaftszentren mit der Globalisierung zu. Der Handel und der Personenverkehr haben einige Teile des Verkehrssystems, vor allem in städtischen Ballungsräumen, unter Druck gesetzt. Nur neue Investitionen können dieses Problem lösen. In Verbindungen investieren bedeutet, die wichtigen Terminal- und Gateway-Anlagen am richtigen Ort und zum richtigen Zeitpunkt zu errichten, um dem aktuellen und dem künftigen Bedarf zu entsprechen.

Bei Investitionen sollten eher in Bezug auf Mobilitätssysteme entschieden werden, als in Bezug auf Verkehrsträger und monomodale Verkehrsnetze. Nahtlose Verkehrssysteme setzen viele Verbindungen voraus. Der Vernetzungsgrad hängt von den physischen, verwaltungstechnischen und institutionellen Merkmalen des Systems ab. Auf der Ebene der Verkehrsmittel verbinden effiziente Netze Orte miteinander und erzielen eine Balance zwischen fließendem Verkehr und zu hohen Investitionen in Infrastrukturen. Verbindungen zwischen den Verkehrsträgern erfordern gut geplante Umsteigepunkte an den richtigen Orten. Verkehrssysteme werden immer stärker in Energie- und Kommunikationssysteme integriert, was den Entwurf und die Verwaltung noch komplexer gestaltet.

Strategische Infrastrukturen

Intelligente Investitionen in Verbindungen stellten ein Gleichgewicht her zwischen ausgezeichnetem Service und nach oben begrenzten Investitionen und Betriebskosten. Der Weg zur Vernetzung hänge jedoch auch von den Gegebenheiten vor Ort ab. Dazu gehörten der aktuelle Zustand des Verkehrssystems, dessen Verwaltung sowie Rahmenbedingungen wie Wirtschaftsentwicklung und Finanzierungslösungen.

Aus diesem Grund müssten Entscheidungen betreffend Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen in Hinblick auf die Mobilität und das erforderliche Angebot an Diensten über die Betriebsdauer der Infrastrukturen getroffen werden, um die Rentabilität der Anlagen sicherzustellen. Dem Staat komme hier eine wichtige Rolle zu, sowohl bei der Verwaltung und der Festsetzung von Rahmenbedingungen als auch bei der Einführung von Planungsverfahren auf lange Sicht, insbesondere wenn die neuen Infrastrukturen zur Förderung der Verbindungen von großem Ausmaß vorgesehen werden.

Das Podium


Peter Hendy
Commissioner, Transport for London, Vereinigtes Königreich


Vladimir Yakunin
Präsident, JSC Russian Railways, Russland


Siebe Riedstra
Generalsekretär, Ministerium für Infrastrukturen und Umwelt Niederlande


Koji Kuroda
Präsident, Japan Expressway Company Limited, Japan


Michael Clausecker
Vorsitzender der Geschäftsführung, Bombardier Transportation GmbH, Deutschland


Anthony Albanese
Minister für Infrastrukturen und Verkehr, Australien

Conny Czymoch
Moderatorin

Die Herausforderung der zunehmenden Verstädterung

Peter Hendy unterstrich, dass effiziente und gut geplante Verkehrsbewirtschaftung für das Überleben der Städte und deren Wachstum wesentlich seien. Der Verkehr spiele eine wichtige Rolle in der Stadt. Die Einwohner würden zu ihren Arbeits- und Ausbildungsstätten befördert und Unternehmen können von ihren Kunden und Lieferanten erreicht werden. Investitionen in Verbindungen verbesserten die Lebensqualität und hälfen den Regionen, auf internationaler Ebene um Arbeitsplätze und Wachstum zu wetteifern.

Der Bau und die Instandhaltung von Verkehrsinfrastrukturen in städtischen Gebieten schöpften Werte für die Wirtschaft, nicht allein für die Stadt. Die Vernetzung der Verkehrsträger sei für das Überleben der Städte wesentlich. Kommunaler, regionaler und Fernverkehr müssten künftig stärker miteinander integriert werden und dürften mit der Zeit miteinander verschmelzen. Investitionen in den Verkehr und die dadurch geschaffenen Verbindungen förderten das Wirtschaftswachstum. Deshalb seien diese Investitionen gerade in Wirtschaftskrisen sehr wichtig.

Bedarf an Personenverkehrssystemen

Die zunehmende Verstädterung und die Entwicklung von Megastädten erhöhten den Bedarf an Personenverkehrssystemen, da in einem solchen Rahmen der Mobilität mit Pkws Grenzen gesetzt sind. In einigen Schwellenländern, insbesondere in Asien, sei die Lage besonders ernst, weil die Infrastrukturen modernisiert werden müssen, die Mittel jedoch knapp sind und Pkws wegen der Staus keine vertretbare Lösung mehr darstellen. Der Schienenverkehr, der zu den am schnellsten wachsenden Märkten der Welt gehört, könnte die Mobilität zwar sicherstellen,

müsste dazu jedoch die Verbindungen dem Bedarf der Nutzer des Verkehrssystems anpassen. Die Nachhaltigkeit des Städtewachstums hänge von der Einführung intelligenter Gesetze und Vorschriften wie zum Beispiel Verkehrsstaugebühren und geregelte Zufahrt in die Stadtzentren ab. Beispiele aus Singapur, London und Stockholm zeigten, dass Staus kosteneffizient bekämpft werden können.

Die Planung des künftigen Wachstums der Städte erfordere eine umfassende Verkehrsstrategie. Das öffentliche Verkehrssystem müsse nicht nur in den Städten, sondern auch zwischen den Städten und mit der Peripherie der Städte verbunden werden. Die Nahverkehrslinien der Bahn, die direkt an die U-Bahn anschließen, böten Nutzern in Japan ein beispielhaft nahtloses System. **Michael Clausecker** unterstrich, dass die Verbindungen die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln steigerten. **Koji Kuroda**, der die Frage entgegengesetzt betrachtete, bemerkte, dass nahtloser Verkehr Wirtschaftswachstum erfordert, damit der Investitionsbedarf gedeckt werden kann.

Alternde Infrastrukturen

Verkehrsinfrastrukturen seien ein wesentlicher Vorteil für ein Land, der hohe Investitionen erfordere, aber eine durchschnittliche Lebenszeit von mehr als 50 Jahren besäße. Infrastrukturen erforderten ständige Aufmerksamkeit (Instandhaltung, Betrieb und Entwicklung). Sie dürften nicht verfallen und müssten modernisiert werden. Doch werde die Instandhaltung von Straßen oft aufgeschoben, weil mangelnde Instandhaltung nicht sofort zum Zusammenbruch des Systems führe. Dieses Vorgehen sei kontraproduktiv. Die Hebel für Wachstum seien Kosten und Produktivität, beide leiden darunter, wenn die Qualität der Verkehrsinfrastruktur abnimmt.

Verkehrsminister **Anthony Albanese** unterstricht, dass es nicht darum gehe, neue Infrastrukturen anzulegen, sondern die bestehenden besser zu nutzen. Es werde immer wichtiger, die bestehenden Kapazitäten voll auszuschöpfen und die Verkehrsmittel nahtlos miteinander zu verbinden. In vielen Ländern begännen die Infrastrukturen zu altern, deshalb sei die Instandhaltung der bestehenden Anlagen sehr wichtig. Es sei heute klar, dass Investitionen in Verbindungen nicht nur den Bau neuer Infrastrukturen betreffen sollten.

Das Mobilitätskonzept baue nicht nur mehr auf Verbindungen auf, sondern umfasse nun auch Informationen, Kommunikation und nahtlose Bewirtschaftung. Die Integration der Verkehrs- und Informationssysteme fördere die Mobilität der Nutzer, die vor und während der Beförderung einfacher auf Informationen zugreifen können. Es solle nicht nur in herkömmliche Infrastrukturen investiert werden, sondern auch in moderne Informationstechnologie, die den intermodalen Verkehr fördert.

So könne auch die Effizienz der bestehenden Infrastrukturen optimiert werden. Schnelle und zuverlässige Informationen über öffentliche Verkehrsmittel erlaubten den Nutzern, Fahrten mit mehreren Verkehrsmitteln vorauszuplanen. Die Einführung von Smartcards verbessere die nahtlosen Verbindungen, da die Fahrgäste mit einer Karte Bahn, Bus und Straßenbahn bezahlen können, in den Niederlanden sogar im ganzen Land. Indien entwickele ein ähnliches System. Mit der neuen Generation der Bankkarten könne sogar ein internationales Zahlungssystem relativ resourcenschonend eingerichtet werden. Gute ICT-Systeme tragen auch zur Anziehungskraft der öffentlichen Verkehrsmittel als Alternative zum Auto bei. Anthony Albanese meinte abschließend, Kommunikationstechnologie sei eine Art der Verkehrsinfrastruktur.

Öffentlich-private Partnerschaften

Im Verkehrssektor gebe es eine Kluft zwischen verfügbaren Mitteln und benötigten Beträgen. Diese werde sich auf lange Sicht wegen der Haushaltskürzungen vertiefen. Der Privatsektor habe auch Schwierigkeiten, genügend Gelder für die Finanzierung der Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen und dienste bereitzustellen.

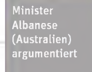
Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) mit Renten- und Versicherungsfonds, in denen das Interesse an relativ niedrigen langfristigen Renditen mit den Merkmalen der Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen übereinstimmen, wurden vom ehemaligen britischen Verkehrsminister Lord **Gus Macdonald**, der in die Debatte eingriff, als potenzielle neue Geldquelle vorgeschlagen. Effektives Risikomanagement sei für ÖPP wesentlich. Der Staat müsse sicherstellen, dass durch die richtige Risikozuteilung starke Anreize für Effizienz entstehen. Viele ÖPP seien gescheitert, weil die Nachfragerisiken nicht gut verwaltet wurden. Peter Hendy bestätigte, dass die Risiken für die öffentliche Hand und die privaten Partner richtig identifiziert werden müssen, damit die Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen erfolgreich werden.

„Konnektivität ist der Schlüssel für mehr Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln.“

Michael Clausecker







Minister Albanese (Australien) argumentiert



Vladimir Yakunin, Chef der russischen Eisenbahn, während des Podiums über Investitionen in Verbindungen

Da Investitionen eine Lebenszeit von mehr als 30 Jahren haben, müssten sie langfristig geplant werden. Deshalb müssten die politischen Zyklen und die Investitionszyklen entkoppelt werden und die Investitionen vom Staat, den Unternehmen, den übrigen Meinungsträgern und der Öffentlichkeit langfristig unterstützt werden. Es ist wesentlich, dass Meinungsträger, Staat, Regionen und der Privatsektor eingebunden bleiben. Die Diskussionsteilnehmer nannten einige Beispiele, wie Unternehmen motiviert werden können, Investitionen auf lange Sicht zu unterstützen.

Transport for London habe intensiv mit Unternehmen zusammengearbeitet, damit sie ins Londoner Verkehrssystem investieren. Peter Hendy betonte, dass die Investitionen in Verbindungen kontinuierlich gefördert werden müssten. Anthony Albanese unterstrich, wie wichtig der Privatsektors für die politische Unterstützung sei. In den Niederlanden brächten öffentlich-private Plattformen die einzelnen Beteiligten zusammen, um innovative Lösungen für die Verbindung unterschiedlicher IT-Logistiksysteme zu finden. **Vladimir Yakunin** war ebenfalls der Ansicht, dass die Mobilisierung der Meinungsträger, des Staats, der Regionen und des Privatsektors wesentlich sei.

Nahtlose Führungsstrukturen

Viele Schwierigkeiten seien auf die Führungsstrukturen zurückzuführen. Sie reichten von der Infrastrukturplanung über die Politik, den gesetzlichen Rahmen, die Finanzierung und die Beschaffung bis hin zur Verwaltung. Der Fortschritt hänge in der Tat von den Führungsstrukturen ab. Bessere Entscheidungen und Anreize, in Verbindungen zu investieren, erforderten eine richtige Leitung auf allen staatlichen und internationalen Ebenen in Zusammenwirken mit dem Privatsektor.

„Kommunikationstechnologie ist eine Form von Verkehrsinfratstruktur“

Anthony Albanese

Die Ansätze müssten ganze Mobilitätssysteme berücksichtigen und dürften sich nicht auf einzelne Verkehrsmittel und monomodale Netze beschränken. Dazu sei eine integrierte Leitung erforderlich, die einen politischen Anführer (wie London), eine integrierte Behörde (wie das neue Ministerium in den Niederlanden) oder stärkeres staatliches Engagement (wie in Russland) voraussetze. Siebe Riedstra stellte fest, dass der Erfahrungsaustausch auf diesem Gebiet bei der Tagung dazu beitragen würde, Fortschritte zu erzielen. Peter Hendy beendete die Diskussion mit der Bemerkung, dass Politiker und insbesondere Bürgermeister eine langfristige Vision für das Wachstum bräuchten und dass der Verkehr in dieser Vision eine zentrale Rolle spiele. ■

Intelligente Netze:
Energie für die E-Mobilität von morgen

Die Elektrifizierung ist ein vielversprechender Weg zu kohlendioxidarmen Verkehr. Da immer mehr Elektroautos eingesetzt werden, muss die Bereitstellung des zusätzlichen Strombedarfs sorgfältig geplant werden. Obwohl die Stromnachfrage für Elektroautos gemessen an der Gesamtnachfrage in den meisten Regionen noch viele Jahre lang relativ niedrig sein wird, könnte sie doch einen Einfluss auf die Spitzenlast haben, wenn die Autofahrer ihre Wagen am Ende des Tages aufladen wollen. Die bestehenden Stromnetze müssen neu konfiguriert werden, um dieser zusätzlichen Nachfrage Rechnung zu tragen, ohne die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu erhöhen. In dieser Sitzung wurde erörtert, wie Elektroautos in das Stromversorgungssystem integriert werden können, um die nahtlose Elektromobilität sicherzustellen.

Die Stromversorger führen allmählich Intelligente Stromnetze ein, um die Nachfrage besser zu verwalten. Ein intelligentes Stromnetz beruht auf elektronischen Steuertechniken, die Strom effizient dorthin liefern, wo er gebraucht wird. Intelligente Netztechnologie kann das Laden der Elektroautos (Netzeinspeisung oder G2V) auf Tageszeiten verlagern, zu denen die Nachfrage nicht so hoch ist, die tägliche Lastkurve verflachen und damit die Stromerzeugung und die Investitionen deutlich senken. Wesentlich sind ferner hochmoderne Messgeräte, die eine Zweiwegkommunikation erlauben und sowohl die Kunden als auch die Stromversorger mit Daten in Echtzeit versorgen sowie es den Kunden ermöglichen, die Ladezeiten intelligent zu planen.

Intelligente Stromnetze und Elektroautos

In mehreren Jahren können intelligente Stromnetze vielleicht Elektroautos als lokale, verteilte Stromspeichergeräte benutzen, die den in den Akkus gespeicherten Strom wieder ins Netz einspeisen können (Fahrzeugeinspeisung oder V2G). So könnten die Kosten der Elektrizitätssysteme auf diese Weise gesenkt werden. So würden Elektroautos nicht nur von den Investitionen in intelligente Stromnetze profitieren, sondern sie auch fördern. Wir stehen allerdings noch vor einer Reihe von technischen, praktischen und wirtschaftlichen Hemmnissen, bevor die Elektromobilität nahtlos in das Stromversorgungsystem eingebunden werden kann.

Patrick Oliva skizzierte, wie sich Elektroautos in Zukunft entwickeln könnten. Die anderen Teilnehmer teilten diese Meinung. Noch in diesem Jahrzehnt werde mit mehreren E-Mobilitätssystemen experimentiert werden, damit die Elektroautos im nächsten Jahrzehnt durchstarten könnten. Die Akkutechnik sei von besonderer Bedeutung, da die Batterien der Fahrzeuge heute noch sehr teuer sind.

Stromerzeugung mit niedrigem Kohlendioxidausstoß

Die übrigen Bauteile eines Elektroautos seien allerdings billiger als die Bauteile eines herkömmlichen Fahrzeugs. Der Preis der Elektroautos könnte also trotz der hohen Kosten für die Akkus sinken. Einige Automobilhersteller haben bereits mit der serienmäßigen Fertigung von Elektroautos begonnen. Da die Ingenieure alle Ressourcen einsetzen, um wettbewerbsfähigere Fahrzeuge zu bauen, sollten Elektroautos bald billiger werden. In den kommenden fünf Jahren sollten auch die Batteriekosten um ein Drittel sinken. Im nächsten Jahrzehnt dürften dann die Kosten bei 2.000 Euro pro 100 km Reichweite liegen.

Wenn die Elektroautos Erfolg haben, bräuchten wir intelligente Stromnetze, die Nachfrage und Angebot in Echtzeit aufeinander abstimmen.





Mitsuhiko Yamashita
Executive Vice-President, Member of the Board of Directors, Nissan Motor, Japan



Henri Poupart-Lafarge
Präsident, Alstom Transport, Frankreich



Patrick Oliva
Senior Vice-President, Strategic Anticipation and Sustainable Development, Michelin, Frankreich

Sergio Monteiro
Staatssekretär, Tiefbau, Verkehr und Kommunikation, Portugal



Melinda Crane
Moderatorin



Pat O'Doherty
CEO, Electricity Supply Board (ESB), Irland

Die Akkus in Elektroautos könnten Strom aus Wind- und Sonnenkraftwerken mit niedrigem Kohlendioxidausstoß speichern und bei Spitzenlasten in das Stromnetz einspeisen. Die Stromerzeugung aus Sonnen- und Windenergie ist wetterabhängig. Deshalb ist dieser Strom nicht unbedingt dann verfügbar, wenn er am meisten gebraucht wird. Die Speicherung von Strom ist generell sehr teuer, außer in Pumpspeicherkraftwerken, die das Wasser bergauf pumpen. Wird mehr Strom benötigt, wird das Wasser wieder aus den Staubecken abgelassen. Die Fahrzeugeinspeicherung bietet den Stromversorgern zusätzliche Speichermöglichkeiten, die sich noch dazu in der Nähe der Orte befinden, an denen der Strom benötigt wird. Die Integration von Elektroautos in intelligente Stromnetze reduziere also den Kohlendioxidausstoß aus dem Verkehr und biete die Möglichkeit, Strom aus kohlendioxidarmen Energieträgern zu speichern. Die beiden Lösungen gingen Hand in Hand.

Fahrzeugbatterien könnten auch die Unabhängigkeit von Wohnhäusern und gewerblichen Bauten erhöhen, die mit Solarpanels oder Windturbinen ausgestattet sind. Die Unabhängigkeit vom Stromnetz könne in manchen Regionen als Argument bei der Vermarktung von Elektroautos eingesetzt werden, erklärte Mitsuhiko Yamashita. Nissan habe den Mittelklassewagen Leaf bereits so ausgerüstet, dass er Wohnhäuser bei geplanten Stromausfällen mit Elektrizität versorgen kann. Diese Funktion wurde ursprünglich als Lösung für die Stromversorgungsprobleme in Japan nach dem Erdbeben und Tsunami im Jahr 2011 in Japan entwickelt, kann aber auf breiter Ebene eingesetzt werden.

Intelligente Visionen

Es gebe zwei unterschiedliche Visionen für die Entwicklung der E-Mobilität. **Henri Poupart-Lafarge**

Sitzung
Intelligente Netze: Energie für die E-Mobilität von morgen

„Die Frage kann nicht länger Wachstum oder eine saubere Unmwelt sein."

Sergio Monteiro





zufolge ist es ein zentralisiertes, kollektives, auf dem gesamten Kontinent standardisiertes System, das auf der Basis langfristiger öffentlicher Unterstützung für nahtlose Interoperabilität sorgt. Es würde dem heutigen Modell der Eisenbahnen für den Personenverkehr ähneln. Schließlich sicherten Eisenbahnen bereits in vielen Teilen der Welt ein zu fast 100 Prozent elektrifiziertes Mobilitätssystem.

Andere Diskussionsteilnehmer erwarteten eher ein diversifiziertes Spektrum von Systemen, die den unterschiedlichen Gegebenheiten entsprechen und u. a. Langsamlader, Schnelllader, Batterieaustauschsysteme, E-Car-Share sowie vorübergehend auch Plug-In-Hybridfahrzeuge umfassen. **Pat O'Doherty** betonte, wie wichtig der Wettbewerb zwischen den Systemen sei.

Für Elektroautosysteme müssten neue Geschäftsmodelle erstellt werden, da Nutzen und Kosten für die einzelnen Meinungsträger zu unterschiedlichen Zeiten entstehen. Wir bräuchten eine langfristige Vision, um im Vorfeld in die Lade-Infrastruktur zu investieren, die von der öffentlichen Hand unterstützt werden müsse, bis die Nutzung ein Niveau erreicht, das kommerziell interessant werde.

Sergio Monteiro unterstrich, dass alle Meinungsträger aktiv an der Einrichtung der E-Mobilitätssysteme beteiligt sein müssen. Es genüge nicht, die Ladestationen bereitzustellen. Damit die Kunden sie auch nutzen, müsse von Anfang an mit ihnen zusammengearbeitet werden. Das geschah zu einem gewissen Grad beim portugiesischen Mobi-e-Projekt, in dessen Rahmen Ladestationen an den Autobahnen errichtet wurden. Es wurde in die Infrastrukturen investiert, aber es müsse mehr unternommen werden, damit sie auch genutzt werden.

Subventionen oder Verkaufserfolg?

Nissan geht davon aus, dass man sich nicht immer auf öffentliche Hilfe verlassen kann, erklärte **Mitsuhiko Yamashita**. Elektroautos müssten daher kommerziell gefördert werden. Die Erfahrung zeigt, dass die Fertigungskosten für neue Techniken, seien es nun Airbags oder Antriebe, rund zehn Jahre nach ihrer ersten Einführung um 50 Prozent sinken. Wenn Elektroautos in großen Mengen gebaut würden, gebe es keinen Grund, warum sich diese Erfahrung nicht auch auf diesem Gebiet bewahrheiten solle. Hierfür sei aber zunächst eine zehnjährige Unterstützung der öffentlichen Hand nötig.

Elektroautos müssten mit herkömmlichen Fahrzeugen in allen Aspekten konkurrieren können. Sie würden nur Erfolg haben, wenn sie besser sind. Mitsuhiko Yamashita unterstrich, dass Kunden keine Träumer, sondern Realisten sind. Sie verglichen immer Kosten und Nutzen.

Die Diskussionsteilnehmer aus der Automobilindustrie und der Stromversorgung waren sich einig darüber, dass die Standardisierung der Ladesysteme wesentlich sei. Unterschiedliche Stecker erhöhten die Kosten und



„Autokäufer sind Realisten, keine Träumer. Sie vergleichen immer Kosten und Nutzen.“
Mitsuhiko Yamashita



Mitsuhiko Yamashita (Nissan) macht sich für E-Mobilität stark

führten zu Problemen bei Fahrten durch mehrere Länder. Der Staat solle die Standards festlegen und die Wettbewerber um einen Tisch versammeln - aber die Abkommen über die Standards selbst könnten nur von den Akteuren aus der Industrie erstellt werden.

Die Strommarktstrukturen und Vorschriften seien anzupassen, damit intelligente Stromnetze und Technologien eingeführt werden können, die G2V und V2G technisch und kommerziell durchführbar machen. Die Anpassung des gesetzlichen Rahmens sei wesentlich. So würden Anreize geschaffen, damit die Stromtransport- und Stromverteilungsunternehmen in die entsprechenden intelligenten Netzwerke investieren, die Systembetreiber eine effiziente Bewirtschaftung des gesamten Systems gewährleisten und Elektrofahrzeughalter die G2V- und V2G-Last optimieren.

Schienenverkehr im Mittelpunkt der E-Mobilität

Henri Poupart-Lafarge merkte an, dass Bahnen schon Strom ins Netz einspeisen könnten und einige Bahngesellschaften bereits Züge mit regenerativen Bremsen ausgerüstet hätten. Ein Zug könne beim Bremsen 3 Megawatt Strom ins Netz einspeisen. Für das schnelle Laden von Wagen würden Gleichstromnetze mit Hochleistungsladestationen gebraucht. Normale Stromnetze verwendeten Wechselstrom, aber U-Bahn-Systeme funktionierten mit Gleichstrom und überzögen die Stadt bereits mit einem Gleichstromnetz. U-Bahnhaltestellen und Bahnhöfe könnten also relativ einfach Ladest ationen bereitstellen, die sich genau dort befinden, wo sie gebraucht würden - und so für ein stadtweites, nahtloses und intermodales Personenverkehrsnetz sorgen, das auch Elektroautos berücksichtigt.

Patrick Oliva zufolge dürfte sich die Lage zugunsten der E-Mobilität ändern, sobald die Staaten beschließen, den Kohlendioxidausstoß bis zum Jahr 2050 zu halbieren. Er unterstrich auch, welche Rolle die auf Ölimporten beruhenden Handelsbilanzdefizite bei der Förderung dieser Politik spielen können. Dieses Problem werde uns beschäftigen, sobald wir die aktuelle Krise überwunden haben. Kommunalpolitiker würden auch mehr Unterstützung finden, wenn sie Null-Emission-Städte anstreben und den Klimaschutz generell förderten.

Sergio Monteiro hob hervor, dass wir einen ökonomischen und ökologischen Ausblick brauchen, wenn wir Verkehrs- und Stromsysteme entwickeln, da wir nicht mehr zwischen Wirtschaftswachstum oder sauberer Umwelt wählen dürften. Wir bräuchten beides. ■

Transport Innovation Talks: Die Zukunft der Mobilität entdecken

Im Rahmen der Transport Innovation Talks wurden aktuelle Ideen für nahtlose Mobilität und ihre Umsetzung vorgestellt.

Sensoren für Nahtlosigkeit

Eine immer stärker von Sensoren bevölkerte Welt, die einzigartige Erkenntnisse über unsere Städte liefern, wurde von **Carlo Ratti**, Leiter des SenseAble City Laboratory am Massachussetts Institute of Technology (MIT), beschrieben. Diese Sensoren, wie wir sie in Handys, Fahrzeugen und Verkehrsleitsystemen finden, sind nicht nur passiv, sondern könnten in Echtzeit Systeme an Änderungen anpassen. Die Sensor-Betätigungsfunktion lieferten neue Erkenntnisse und böten neue Möglichkeiten in unserer Beziehung zum städtischen Metabolismus, denn unsere Städte würden uns nicht nur antworten, sie könnten auch reagieren.

Sie erzählten überraschende Geschichten. So zum Beispiel, als das MIT Hunderte von Objekten im Müllerfassungssystem von Seattle markierte. Einen Monat später waren viele Objekte noch in Bewegung und zeigten damit unerwartete nationale und internationale Abfallbewirtschaftungsströme auf, die weit über Seattle hinausgehen.

In anderen Projekten versuchten Carlo Ratti und sein Forscherteam sehr große Datenmengen von Handysensoren zu erfassen und zu verwerten. Aus dieser Arbeit gewannen sie Erkenntnisse über Pendlerbewegungen und tägliche städtische Verkehrsströme. Zudem erforschten sie den innovativen Einsatz der Handybeschleunigungsmesser. Die Handydaten wurden dabei auf der Grundlage von Bewegungsalgorithmen genutzt, um Daten der öffentlichen Verkehrsmittel automatisch mit den Verkehrsdaten anderer Verkehrsmitteln (Gehen, Radfahren, Bus/U-Bahn oder Autofahren) zu vergleichen. „Realtime Singapore" machte einen weiteren Schritt und erlaubte einzigartige Erkenntnisse über die täglichen Verkehrs- und Energieströme in Singapur sowie die Anbindung des Stadtstaats mit der übrigen Welt über die Schiff- und Luftfahrt.



„Unsere Städt antworten uns nicht nur, sie können auch reagieren."

Carlo Ratti

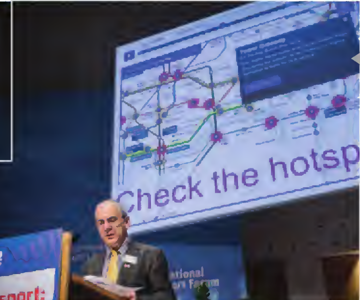
Peter Mlller erklärt, wie IT-Innovationen das Mobilitätsverhalten verändern



Martin Austwick erklärt einen Tag im Dasein eines Londoner Leihfahrrads – vorgetragen als Lied







Peter Hendy präsentiert Londons Vorbereitungen für die Olympischen Spiele 2012

Carlos Ratti vom MIT erläutert Erkenntnisse aus Sensoren-Daten

Carlo Ratti kehrte danach wieder zu den einzelnen Nutzern und ihrer Rolle bei der Verbesserung der Verkehrsdaten zurück und beschrieb zum Abschluss das Kopenhagener Radprojekt. Es beruhe auf einem Fahrrad mit Sensoren, das nicht nur den Radfahrern selbst Informationen über die Umgebung liefert, sondern auch anderen Nutzern Daten sendet, so zum Beispiel die Geschwindigkeit des Fahrrads und die Luftverschmutzung.

Bewegungsdaten

Martin Austwick hob die Bedeutung von öffentlichen und geteilten Daten hervor und präsentierte eine der Visualisierungen, die er und seine Kollegen vom Centre for Advanced Spatial Analysis am University College London mit Transport of London aus bereitgestellten Daten des Londoner Bike-Share-Systems erstellt haben. Diese Daten böten neue Erkenntnisse, da sie zeigen, wie die Kunden das Bike-Share-System

nutzen und durch die Stadt fahren. Er illustrierte die von den Daten erzählten Geschichten mit einem Lied über den Tagesablauf eines Mietrads, das von verschiedenen Kunden durch London gefahren wird. Während er das Lied sang, wurden die Fahrten grafisch auf einem Bildschirm dargestellt.

Eine olympische Herausforderung

Nach dem Bike-Share-Analyse erörterte **Peter Hendy**, wie die Londoner ihre Stadt anlässlich der Olympischen Sommerspiele 2012 mit Millionen von Zuschauern und Sportlern teilen werden. Die Olympiade sei sowohl eine Chance für London als auch eine Herausforderung, da sie in einem dicht besiedelten Gebiet stattfindet. Das städtische Verkehrssystem, das mit rund 24 Millionen Fahrten täglich bereits ausgelastet ist, müsse nun zusätzliche 3 Millionen Fahrten verkraften.

Das seien hohe Anforderungen: 30 Prozent aller Fahrten auf der Straße und 40 Prozent der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln würden beeinträchtigt sein - durch Zuschauer und die Bewirtschaftung des 175 km langen Olympischen Straßennetzes, das die verschiedenen Veranstaltungsorte miteinander verbindet.

Auch der Güterverkehr und die Lieferdienste würden darunter leiden. Transport of London habe intensiv in neue U-Bahnstationen und die Modernisierung bestehender Stationen sowie in zusätzliche Verkehrsdienste investiert, wozu auch die Verkürzung der U-Bahn-Taktzeiten zu Stoßzeiten gehört.

Das Hauptgewicht wurde jedoch auf eine Reihe von Maßnahmen gelegt, die Privatpersonen und Unternehmen helfen sollen, während der Olympiade ihren Verkehrsbedarf sicherzustellen. Transport of London habe die Unternehmen aufgefordert, Programme zur Sicherstellung der Mitarbeiter- und Güterbeförderung zu entwickeln. Gleichzeitig wurden Kampagnen durchgeführt und Informationen bereitgestellt, um den Kunden zu helfen, auch zu Hauptverkehrszeiten an ihr Ziel zu gelangen.

Wesentlich sei, dass jene, die ihre Fahrten verschieben oder verringern bzw. andere Routen oder Verkehrsmittel nutzen können, das auch tun, während Transport of London sich um die Erwartungen der Kunden kümmert, die nicht dazu fähig sind. Peter Hendy hofft, dass die Olympiade zu nachhaltigen Änderungen führt und ein neues Verkehrsverhalten entsteht, das auf dem im Sommer 2012 eingeführten Verkehrsnachfrage-management aufbaut. **Peter Miller** beschrieb, wie ein IT-Fachmann das aktuell vom Auto dominierte Verkehrssystem sieht: Wenn der IT-Verkehr so verwaltet würde, wie wir unsere städtischen Verkehrsnetze verwalten, wäre das Internet nutzlos. Der Verkehr im Informationszeitalter werd sich wohl so stark vom Verkehr im Industriezeitalter unterscheiden, wie sich der Verkehr im Industriezeitalter vom Verkehr im Agrarzeitalter unterscheidet.

Mehr Share-Systeme

Während mehrere IT-Serviceanbieter in wenigen Jahren von bescheidenen Anfängen zu weltweit dominanten Positionen aufgestiegen sind (Google, Facebook, Twitter etc.), sei noch nicht klar, welche Form der Verkehr im IT-reichen 21. Jahrhundert annehmen wird. Peter Miller nahm als Beispiel die Printversion der Encyclopaedia Britanica, die jüngst wegen des neuen Verhaltens der Leser im Internetzeitalter eingestellt wurde, und fragte, wie sich der Verkehr vor diesem Hintergrund wohl ändern werde. Seine Antwort lautete: mehr Share-Systeme, mehr individuelle öffentliche Verkehrsmittel und innovativer Einsatz bestehender Verkehrsinfrastrukturen.

So könnten die vernachlässigten Überlandbusse im Inter-City-Verkehr eine wichtige Rolle spielen. Premium-Services, WLAN an Bord und Expressverbindungen erlaubten vielen Busdiensten, trotz der öffentlichen Politik neue Kunden zu gewinnen. Deshalb stelle sich die Frage, warum diese Dienste und Busse generell im Mobilitätsmix eines Landes oft als nebensächlich eingestuft würden. Zum Abschluss unterstrich Peter Miller, wie wichtig öffentlich zugängliche Daten sind, weil sie zu Erkenntnissen über Änderungen im Verkehr führen und Entscheidungsträgern Rückschlüsse auf neue Trends erlauben.

Innovative Mobilitätsdienste

Jaehak Oh schloss die Sitzung mit der Präsentation von drei Projekten des Korea Transport Institute (KOTI) ab, die den nahtlosen Verkehr fördern sollen. Eingangs unterstrich er, dass „nahtloser" Verkehr, d.h. bequemere Beförderung durch angemessene Infrastrukturen, Betriebssysteme sowie Tarif- und Informationsstrukturen, unbedingt auf die

Redner



Peter Hendy
Commissioner, Transport for London, Vereinigtes Königreich

Carlo Ratti
Director, MIT SENSEable City Laboratory, USA

Monika Jones
Moderatorin

Martin Austwick
Lecturer, Centre for Advanced Spatial Analysis, University College London Bartlett Faculty of the Built Environment, Vereinigtes Königreich

Peter Miller
CEO, ITO World Ltd, Vereinigtes Königreich



Jaehak Oh
Vice-President, Korea Transport Institute, Korea

Wünsche und Erwartungen der Nutzer und nicht die der Anbieter oder Betreiber abgestimmt werden müssen. Auf dieser Grundlage präsentierte er laufende Studien zur Entwicklung integrierter IT-Services, mit denen die Nutzer sich besser in den Verkehrsterminals zurechtfinden und auf die Dienste zugreifen können. Diese Services seien in einem Betriebsraum zentralisiert und ermöglichten, die Nutzer in Echtzeit zu informieren und besondere Dienste (z.B. Rollstuhllieferung, personalisierte und geolokalisierte Taxibestellung etc.) zu koordinieren.

„Der Trend geht in Richtung weniger besitzen, mehr teilen."
Jaehak Oh

Das zweite Projekt, das Jaehak Oh vorstellte, solle das Konzept des „Cloud Computing" auf ein „Cloud-Verkehrssystem" ausweiten.

Das System ermögliche den personalisierten Zugriff auf ein breit gefächertes Spektrum von Mobilitätsdiensten (Car-Sharing, Bike-Sharing, öffentliche Verkehrsmittel etc.) über eine virtuelle Schnittstelle. Diese integrierten Mobilitätsdienste entsprächen den Erwartungen einer wachsenden Bevölkerungsgruppe, die dem Trend „Weniger besitzen, mehr teilen" folgt.

Schließlich beschrieb Jaehak Oh, wie KOTI versucht, ein landesweites öffentliches Verkehrssystem zu entwerfen, das die bestehenden öffentlichen Verkehrsnetze ausbaut, verbindet und in ein nahtloses Verbundnetz integriert. Das System basiert auf Naben-und-Speichen-Netzen, die von den Bus-, Schnellbahn- sowie anderen Bahnhöfen ausgehen. Das größte Hindernis seien die Verhandlungen über integrierte Tarife, koordinierte Fahrpläne und die Ertragsverteilung. Das Konzept „Eine Nation, eine Verkehrsstadt" zeige, wie Nahtlosigkeit für ein ganzes Land aussehen könnte.

KEYNOTEREDE

Catherine L. Ross

Megaregionen und Verkehrsverbindungen



Guten Morgen. Ich heiße die Verkehrsminister, Dienstleister und Gäste herzlich willkommen. Ich freue mich, heute über bessere Verkehrsverbindungen und nahtlosen Verkehr zu sprechen.

Wie können wir Verbindungen nahtlos verknüpfen? Wie können wir Unterbrechungen auf ein Minimum reduzieren? Ich möchte betonen, dass ich nicht von 100prozentiger Kontinuität des Verkehrs spreche.

Ich möchte diese Gelegenheit ergreifen und Megaregionen erörtern. Megaregionen sind Netzwerke aus Städten und ihrer Umgebung, die auf der Ebene der Wirtschaft, der Gesellschaft und der Infrastrukturen verbunden sind. Sie umfassen wirtschaftliche Beziehungen und Netzwerkinteraktionen in einem räumlichen Kontext.

Verkehr bedeutet Vernetzung

Sie sind eine Antwort auf die neuen ökonomischen Beziehungen in nationalen, regionalen und globalen Märkten, bieten uns die Chance, den Verkehr nahtloser zu gestalten und das Wirtschaftswachstum zu fördern, sind aber auch eine Herausforderung. Schließlich helfen sie uns, die Verkehrssysteme besser zu integrieren.

Auf die 40 größten Megaregionen der Welt entfällt gegenwärtig nur ein winziger Teil der bewohnbaren Fläche unseres Planeten. In diesen Megaregionen wohnen weniger als 18 Prozent der Weltbevölkerung, aber auf sie entfallen 66 Prozent der gesamten Wirtschaftsaktivität und 85 Prozent der technischen und wissenschaftlichen Innovationen. Das ist die ökonomische und räumliche Wirklichkeit, in der wir leben, aber wir planen nicht auf diese Weise. Das zeigt sich besonders klar in den USA. Ich und andere machten uns wohl Sorgen und gerieten ein bisschen in Panik, als wir anfingen, Megaregionen und Daten zu ihrer Messung zu identifizieren, um sowohl ihren Nutzen als auch ihre Potenziale zu erforschen.

Das Entste hen der Megaregionen

Etwas mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung lebt heute in Städten. Im Jahr 2050 werden es 70 Prozent sein. In reichen Ländern werden dann nur 14 Prozent und in armen Ländern 33 Prozent der Einwohner außerhalb von Städten wohnen. Die größten Megaregionen sind:

- Hongkong-Shenzhen-Guangzhou in China, wo rund 120 Millionen Menschen leben
- Nagoya-Osaka-Kioto-Kobe in Japan, wo die Bevölkerung bis 2015 auf 60 Millionen anwachsen dürfte
- Rio de Janeiro-São Paulo in Brasilien mit 43 Millionen Einwohnern

Derselbe Trend macht sich in den schnell wachsenden urbanen Korridoren bemerkbar, so z. B. auf den 600 km zwischen Nigeria, Benin, Togo und Ghana. In Indien verbindet der am schnellsten wachsende Korridor Mumbai mit Delhi (State of the World Cities Report 2008-2009, UN HABITAT).

In den kommenden 30 Jahren werden ca. 70 Prozent der US-amerikanischen Bevölkerung in oder nahe bei den zehn Megaregionen des Landes wohnen.

Zu den wichtigen Aufgaben der Verkehrsplanung in Megaregionen gehören die Entwicklung der regionalen Visionen und Ziele, die Entwicklung einer regionalen Identität (um die herum die einzelnen Meinungsträger organisiert werden), die Finanzierungsinstrumente für die grenzüberschreitenden Infrastrukturen und die Entwicklung standardisierter Data-Sharing-, Analyse- und Informationserfassungssysteme.



120 Millionen

Zahl der Einwohner von Hongkong-Shenzen-Guangzhu in China, der größten Megaregion der Erde

66%

Anteil der 40 größten Megaregionen der Erde am globalen Wirtschaftsgeschehen



Ein gefülltes Auditorium im Gewandhaus am letzten Tag des Gipfels

Catherine Ross bei ihrem Vortrag

Städte verankern Megaregionen: Greater London, Schanghai und Paris sind dominante Städte, die große geografische Gebiete beeinflussen, die wiederum die umliegenden Regionen und die Weltmärkte beeinflussen.

Die Verkehrsplanung in Megaregionen kann die Wirtschaft, die Gesellschaft, die Mobilität und den nahtlosen Verkehr fördern. Folgende Bereiche würden daraus Nutzen ziehen:

> Güter- und Personenbeförderung
> Wirtschaftsentwicklung und Wettbewerbsfähigkeit
> Investitionsentscheidungen für Infrastrukturen
> Hochgeschwindigkeits- und Intercity-Zugverbindungen und Autobahnen
> Zugang zu Wirtschaftszentren und Weltmärkten
> Rohstoffbewirtschaftung
> Katstrophenschutz

Die räumlichen Grenzen der Megaregionen sind nicht starr definiert. Tatsächlich können verschiedene Kriterien angewendet werden, um verschiedenartige Zielsetzungen und Ziele zu erreichen. Sie spiegeln das regionale Wachstum und den Wohlstand wider, sind aber ebenfalls sehr flexibel. Wesentlich ist es herauszufinden, wie die auf Bundes- oder Regionalebene vorgeschlagene Projekte am besten mit den kommunalen Vorhaben kombiniert werden können, die einen oft unterschiedlichen und sogar konkurrierenden Mobilitätsbedarf befriedigen sollen.

Keine starren Grenzen

In der ganzen Welt werden Megaregionen definiert und geplant. In den USA wurden neue Organisationen wie die Piedmont Alliance for Quality Growth (PAQG), die sechs Bundesstaaten im Südwesten der USA umfasst, im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften gegründet. Sie sollen in der Piedmont Atlantic Megaregion (PAM) grenzüberschreitende Wasser-, Energie- und Verkehrsprojekte umsetzen. Shirley Franklin, die ehemalige Bürgermeisterin von Atlanta, unterstützt die Megaregion. Sie brachte das US-Verkehrsministerium dazu, eine Brücke in North Carolina zu finanzieren. Sowohl Georgia als auch North Carolina liegen in der PAM. Zu den Mitgliedern zählen vor allem Privatunternehmen, Bürgermeister und Universitäten.

Europäische und asiatische Länder entwickeln Strategien, um der schnell wachsenden Verkehrsnachfrage nachzukommen, das Wirtschaftswachstum zu fördern und gleichzeitig die Umwelt zu schützen. Die Verkehrspolitik der Europäischen Union und die Verkehrspolitik Chinas, wo Verkehrsentscheidungen auf der Ebene der Megaregionen Beijing und Schanghai gefördert werden, sind Beispiele, wie Megaregionen geplant werden.

Die Architektur einer Megaregion

Wie ist eine Megaregion aufgebaut? Wie können wir über geografische Grenzen und auf Korridoren basierende Planung hinweg Zentren verbinden, die unsere Wirtschaft ankurbeln? Wie schaffen wir eine regionale Identität und wie schließen wir grenzüberschreitende Dienstleistungsabkommen? Wie gestalten wir unser Verkehrssystem, damit es der komplexeren Nachfrage mit vielschichtigen Vorgaben nachkommen kann?

Die Praxis zeigt, dass im Rahmen einer Megaregion signifikant bessere Investitionsentscheidungen für alle Verkehrsträger getroffen werden können. So kann die Abstimmung der Hochgeschwindigkeitszüge auf der Grundlage von Megaregionen um bis zu 25 Prozent von herkömmlichen Entscheidungen abweichen, die auf der Ebene der Regionen oder Korridore basieren. Die Kooperationskultur setzt ein auf Anreizen beruhendes Finanzierungssystem voraus, das grenzüberschreitende Projekte



unterstützt und regionalen Interessen nachkommt. Der sogenannte neue Regionalismus verlagert die institutionelle Struktur vom Staat auf öffentlich-private Partnerschaften und Gemeinschaftsunternehmen. Das umfasst zudem eine Schwerpunktverlagerung von der traditionellen hierarchischen Planung auf eine horizontale, auf Netzwerken beruhende Planung, die sich über politische Grenzen hinwegsetzt und die die mit ihnen verbundenen Probleme löst.

Neue Schwerpunkte

Hier einige Beispiele für eine mehrere Regionen überspannende Verkehrsplanung:

> Die Megaregion Seoul in Südkorea, in der mehr als 20 Millionen Menschen leben, hat die Verbindungen zum städtischen Ballungsraum Busan ausgebaut und eine Hochgeschwindigkeitsbahn in Betrieb genommen, die den Seoul-Busan-Korridor bedient.

> In der Europäischen Union werden die Infrastrukturen über die Landesgrenzen hinweg auf der Ebene der Megaregionen geplant.

> Die Partnerschaft zwischen den USA und Kanada mit dem Ziel, die „Brücke der Zukunft" zu errichten, führte dazu, dass das Verkehrsministerium des US-Bundesstaats Michigan einen Anschluss an die Ambassador Bridge, den am meisten befahrenen Grenzübergang zwischen den USA und Kanada, baut und zwei Autobahnen verbindet.

> Im Flussdelta des Yangtze schlossen zwei Großstädte ein Kooperationsabkommen, das auch den Verkehr betrifft.

> Koordinierte Planung zwischen Nordirland und der Republik Irland.

> Der Great Lakes Compact ist ein Abkommen der Bundesstaaten um die Great Lakes-Region im Norden der USA zur Förderung der regionalen Wirtschaft.

In Zukunft werden sich die Menschen und die Wirtschaft auf diese neuen, schnell wachsenden Megaregionen konzentrieren. Das gilt für Entwicklungs-, Schwellen- und Industrieländer gleichermaßen. Die Planung auf der Ebene von Megaregionen bietet die Chance, die Vernetzung zu fördern und Städte, Regionen und Länder optimal zu verbinden. Sie können die Probleme lösen, die durch knappe Rohstoffe und den Klimawandel entstehen, und die Planung und die Investitionen in Verkehrssysteme besser verwaltbar machen. Megaregionen umfassen Kernregionen und deren Einzugsgebiete, die weitere Chancen für die Wirtschaft bieten. Megaregionen bieten uns die Gelegenheit, nahtlos verbundene Verkehrssysteme zu schaffen. ”

Dr. Catherine L. Ross
Direktorin und Harry West Professorin, Center for Quality Growth and Regional Development, Georgia Institute of Technology, Vereinigte Staaten

Gemeinsam Verbindungen schaffen: Regionen im Blickpunkt

Die Verkehrspolitiker versuchen dort, vernetzten, nahtlosen Verkehr zu schaffen, wo die Nachfrage am größten ist. Die Wirtschafts- und Sozialgeografie, die die Nachfrage nach Mobilität bestimmt, unterscheidet sich jedoch von der Geografie, die der verkehrspolitischen Entscheidungsfindung zugrunde liegt. Dieses Problem muss gelöst und die Verkehrspolitik der räumlichen Nachfrage nach Mobilität angepasst werden, wenn Vernetzung und Nahtlosigkeit in den richtigen Gebieten erzielt werden sollen. Die einzelnen Entscheidungsträger müssen ihre Maßnahmen koordinieren, um die technischen, möglichen und finanziellen Fragen zu klären und so nahtlosen Verkehr zwischen Städten und Ländern sicherzustellen. Auf der Grundlage von Fallstudien aus Europa, Indien und den Vereinigten Staaten wurde erörtert, wie diese Konzepte über institutionelle Grenzen hinweg umgesetzt werden könnten.

Vernetzung in Megaregionen

Catherine Ross sprach in ihrem Vortrag von den Herausforderungen, mit denen Megaregionen konfrontiert werden, und von Verkehrsverbindungen. Megaregionen mit schnell wachsenden urbanen Korridoren böten dem Verkehrssektor die Gelegenheit, die Vernetzung zu verbessern.

Die Verkehrsplanung in Megaregionen könne bedeutende Vorteile für die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Mobilität schaffen und nahtlosen Verkehr anbieten, meinte Catherine Ross.

Um diese Vorteile zu erzielen, müssten die einzelnen Behörden und Einrichtungen für einen besseren integrierten Ansatz sorgen. Auf der Ebene der Megaregionen müssten neue Führungsstrukturen eingerichtet werden, die auf öffentlich-privaten Partnerschaften und branchenüberschreitenden Allianzen beruhen, damit alle dieselbe Vision und dieselben Interessen verfolgen. In Nordkalifornien unterstrichen Wissenschaftler zum Beispiel die Bedeutung anpassungsfähiger, innovativer Führungsformen, die zusammen mit bestehenden Behörden Führungsstrukturen bilden und Empfehlungen abgeben und damit eine größere Reichweite abdecken als die einzelnen Kommunen oder Metropolen. Weitere Beispiele für Kooperation und Koordination in Megaregionen finden sich auch im Ausland wie das Öresund-Komitee in Schweden und Dänemark.

Grenzüberschreitende Verbindungen

Grenzüberschreitende Verbindungen erforderten nicht nur die richtigen Infrastrukturen, sondern auch einen kohärenten, institutionellen Rahmen, insbesondere in Bezug auf die Zollabfertigung. **Manoj Singh** zufolge sei die europäische Zollunion „der Himmel der Integration". Indien und seine Nachbarländer hätten noch viel zu tun, bevor sie einen so hohen Integrationsgrad erreichen. In jüngster Zeit werde der Nordosten Indiens jedoch besser an Bangladesch angebunden, das eine ähnliche Kultur und denselben Wunsch hat, die Hemmnisse für den Güter- und Personenverkehr abzubauen.

Verwaltungstechnische Grenzen könnten die Vernetzung auf allen Ebenen beeinträchtigen. Die Kunden der öffentlichen Verkehrsmittel





Alain Flausch
Generalsekretär, Internationaler Verband für öffentlichen Nahverkehr (UITP)





Monika Jones
Moderatorin



John Horsley
Executive Director, American Association of State Highway and Transportation Officials, USA

Manoj Singh
Verkehrsberater, Planungskommission der indischen Regierung



Sven Morlok
Sachsischer Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Deutschland

„ÖPNV-Kunden interessierten sich nicht für administrative Grenzen."
Alain Flausch

interessierten sich nicht für administrative Grenzen, meinte **Alain Flausch**. Regionale Identität könne ein positiver Faktor sein und die Unterstützung der Einwohner für Institutionen und Projekte zur Verbesserung der regionalen Mobilität fördern.

Zur Förderung des grenzüberschreitenden Verkehrs müsse eine regionale Identität der Zusammenarbeit geschaffen und eine mehrschichtige, institutionelle Führungsstruktur aufgebaut werden, die von der nationalen und föderalen Ebene bis hin zu den Kommunen reiche. Effektive grenzüberschreitende Zusammenarbeit erfordere auch gemeinsame Messgrößen sowie eine Übereinstimmung über die einzelnen Ebenen der den Kunden angebotenen Dienste, die Finanzierung von gemeinnützigen Projekten und die Informationstechnologien für die nahtlosen Verkehrsservices. Dieser kontinuierliche Prozess müsse im Mittelpunkt der Kooperation stehen.

Die verstärkte, transparente Zusammenarbeit des öffentlichen und des Privatsektors könne die Annahme innovativer Technologien zur Erleichterung des Personenverkehrs beschleunigen. Alain Flausch gab als Beispiel an, dass die Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel viele Informationen und hohe Datenmengen über das Verkehrsverhalten und den Verkehrsbedarf der Kunden sammeln. Wenn diese Daten mit privaten Unternehmen geteilt würden, könnten die Leistungsanbieter die Entwicklung innovativer Instrumente wie Smartphone-Apps beschleunigen und somit die Fortbewegung angenehmer machen.

Zusammenarbeit der Meinungsträger

John Horsley bekräftigte, dass die Kooperation aller Behördenebenen und auch des öffentlichen und des Privatsektors für die Nahlosigkeit wesentlich seien. Er unterstrich, dass der uneingeschränkte Verkehrsstrom zwischen und Kanada und Michigan erst durch echte Zusammenarbeit zustande kommen kann. Er bezog sich auf den laufenden Bau der Brücke zwischen Detroit in Michigan und Windsor in Ontario. Es handele sich um den größten

Sitzung
Collaboration in Connectivity: Focus on Regions





Manoj Singh und Alain Flausch mit Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung (v.l.n.r.)



Ein Beitrag von K. L. Thapar aus dem Publikum

„Die europäische Zollunion ist der Himmel der Integration.“
Manoj Singh

Grenzübergang der Vereinigten Staaten. Die enge Kooperation der Behörden des US-Bundesstaats Michigan und der kanadischen Provinz Ontario gewährleiste die erfolgreiche Umsetzung dieses Projekts, dessen Planung mehrere Jahre gedauert habe, da die einzelnen kommunalen Planungsorganisationen ihre Ideen bezüglich Entwurf, Bau und Finanzierung aufeinander abstimmen mussten.

Langfristige Vision, starke Institutionen

Kooperation setze eine Übereinkunft voraus, die den Interessen aller gerecht werde. Wenn es ein gutes Verkehrsprojekt gibt, d. h. eines, dessen Gesamtnutzen größer ist als die Gesamtkosten, sei das prinzipiell möglich.

In der Praxis sei es jedoch sehr schwierig, eine Zufriedenheit aller zu erreichen, weil der Ausgangspunkt der Verhandlungen oft stark von einem für alle akzeptablen Ergebnis abweicht und einige Parteien erst davon überzeugt werden müssten, auf einen Teil ihres Nutzen zu verzichten. Die Schwierigkeit solcher Verhandlungen erkläre zumindest teilweise, warum grenzüberschreitende Verkehrsprojekte so lang dauern.

Die Zusammenarbeit aller Behördenebenen und die Integration der Bodennutzung sowie der Sozial-, Umwelt- und Haushaltspolitik seien für eine nachhaltige regionale Mobilitätspolitik wesentlich. Dazu bräuchten wir starke Institutionen mit einer langfristigen Vision, lange Planungszyklen und eine effektive Leitung. Die Sozial- und Wirtschaftsgeografie, die die Mobilitätsnachfrage prägt, ändere sich schneller als die Führungsstrukturen. Diese Strukturen bestünden jedoch nicht nur aus verkehrspolitischen Gründen.

Aus diesem Grund gebe es oft einen großen Unterschied zwischen dem echten Bedarf an Mobilität und Infrastrukturen und der Verkehrspolitik. In einigen Ländern könne das gebührenpflichtige Parken in den Städten zur Dämpfung der Nachfrage nicht durchgesetzt werden, weil es keine entsprechenden landesweiten Gesetze gibt. Wie könne dieses Problem also gelöst werden? Die Erfahrung zeigt, dass eine starke Leitung und starke Institutionen wesentlich sind, um die vielen voneinander abweichenden Interessen der einzelnen Meinungsträger auf einen Nenner zu bringen. Institutionen seien nur stark, wenn sie legitimiert sind, das heißt in regionalen Identitäten verwurzelt.



Das Podium lauscht einer Zuhörerfrage

Burkhard Jung, Oberbürgermeister von Leipzig



Einen Kompromiss zwischen den nationalen, regionalen und kommunalen Ebenen zu erreichen, die oft verschiedene Kulturen und unterschiedliche kurzfristige Ziele verfolgen, sei besonders schwierig. Mit starken Institutionen könne die Verkehrspolitik langfristig geplant werden. Aufgrund der langen Lebenszeit der Anlagen sei eine Planung auf lange Sicht sehr wünschenswert. Ein langfristiger Planungshorizont fördere die Entwicklung einer integrierten, nachhaltigen Mobilität, da die Bodennutzung sowie die sozialen und ökologischen Belange gleichzeitig erwogen werden können. Starke Institutionen erleichterten auch die Suche nach Finanzierungsquellen, da sie in der Verkehrspolitik für Stabilität und Klarheit sorgten, wodurch das Risiko der öffentlichen und der privaten Investoren sinke.

Die Finanzierung des nahtlosen Regionalverkehrs

Die Entwicklung des nahtlosen Regionalverkehrs erfordere angemessene Geldmittel, die nicht nur von nationalen oder überstaatlichen Stellen kommen dürfen, sondern auch das Engagement der kommunalen Institutionen voraussetzen. **Sven Morlok** berichtete über den Verkehrskorridor Berlin-Dresden-Prag-Wien, der auf Straßen- und Bahnverkehr sowie der Flussschiffahrt beruhe und im paneuropäischen Netz eingebettet sei. Dieses Projekt erfordere einen vollintegrierten Finanzierungsmechanismus der Europäischen Union, der Bundesrepublik Deutschland und der deutschen Bundesländer am Korridor. Die Finanzierung auf lokaler Ebene setze die uneingeschränkte Unterstützung der Kommune voraus. Sie erforderte ferner Konsultationen, die zur Änderung der ursprünglichen Pläne führten, sowie eine umfassende Bewertung der langfristigen Auswirkungen der Finanzierung mit klaren Angaben der Vorteile, die den Regionen dadurch entstehen würden.

In manchen Fällen erfordert die Finanzierung mit öffentlichen Geldern jahrelange Verhandlungen, bevor eine Lösung gefunden werde, die den Interessen aller entspricht. Aus diesem Grund können Projekte verschoben werden, aber ohne angemessene Konsultationen könne es während des Projekts zu teuren Verzögerungen kommen.

Die Finanzierung von Verkehrssystemen und die Frage, wie für die Mobilität gezahlt werden kann und soll, sei das Thema des Weltverkehrsforums im Mai 2013. ■

Young Researcher of the Year Award 2012

2012 wurde Wing Yee Winnie Lam vom Institut für Geografie der Universität Hongkong für ihre Arbeit zur Fußgängerfreundlichkeit („Walkability") mit dem „Young Researcher of the Year Award" des Weltverkehrsforums ausgezeichnet. Dr. Andreas Scheuer (rechts), eines der Jurymitglieder und Parlamentarischer Staatssekretär im deutschen Verkehrsministerium, verlieh ihr den Preis zusammen mit Zhenglin Feng, dem stellvertretenden Verkehrsminister Chinas (Mitte rechts) und Dr. Michael Kloth, dem kommissarischen Generalsekretär des Weltverkehrsforums (links)

"Intelligentes Ticketing ist ein großartiger Weg für Betreiber, den öffentlichen Nahverkehr für Passagiere zum Verkehrsmittel der Wahl zu machen."
Norman Baker

"Gehen ist Teil eines ganzheitlichen Verständnisses von Mobilität. Weil es so selbstverständlich ist, steht es oft nicht im Fokus."
Andreas Scheuer

Transport Achievement Award

Der Leiter der Londoner Verkehrsbetriebe Peter Hendy (Mitte) erhielt 2012 den „Transport Achievement Award" für die Weiterentwicklung der Oyster Card in ein zukunftsweisendes E-Ticket-System. Der Preis wurde von Norman Baker, dem parlamentarischen Untersekretär für Verkehr des Vereinigten Königreichs (links) und Dr. Michael Kloth, dem kommissarischen Generalsekretär des Weltverkehrsforums, übergeben. Eine besondere Erwähnung („special mention") erhielten zudem die Land Transport Authority von Singapur und die indische Karnataka State Road Transport Corporation.


International
Transport Forum

Neue Impulse für die Verkehrspolitik

Die Ministersitzung bildet das Herzstück des jährlichen Gipfels. Diese Diskussion auf höchster politischer Ebene bietet die einzigartige Gelegenheit, die Abstimmung in strategischen Bereichen zu fördern. Die Erklärung der Minister und die Niederschrift des öffentlichen Teils der Ministersitzung, an der erstmals führende Vertreter aus der Wirtschaft teilnahmen, sind auf den folgenden Seiten dokumentiert. Die Runden Tische der Minister, ebenfalls eine Neuerung, versammelten Politiker und weitere Schlüsselfiguren des Verkehrssektors mit dem Ziel, neue Ansätze angesichts der dringenden Herausforderungen des Verkehrs zu finden.



1. Anmerkung der Türkei: Die Information in diesem Dokument mit Bezug zu "Zypern" bezieht sich auf den südlichen Teil der Insel. Es gibt keine einheitliche Autorität, die sowohl die türkischen als auch die griechischen Einwohner der Insel repräsentiert. Die Türkei erkennt die Türkische Republik Nordzypern (TRNC) an. Bis eine bleibende und angemessene Lösung im Kontext der Vereinten Nationen gefunden wird, behält die Türkei ihren Vorbehalt betreffend die "Zypernfrage" aufrecht.

2. Anmerkung aller EU-Mitgliedstaaten innerhalb der OECD sowie der Europäischen Kommission: Die Republik Zypern ist von allen Mitgliedern der Vereinten Nationen mit Ausnahme der Türkei anerkannt. Die Information dieses Dokumentes bezieht sich auf das Gebiet, das sich unter der effektiven Kontrolle der Republik Zypern befindet.

International Transport Forum

Mitgliedsländer und Minister

Albanien
Sokol Olldashi

Armenien
Gagik Beglaryan



Australien
Anthony Albanese



Aserbaidschan
Ziya Arzuman Mamedov

Belgien
Melchior Wathelet



Bosnien-Herzegowina
Damir Hadžić

Bulgarien
Ivaylo Moskovski





Chile
Pedro Errázuriz Domínguez

China
Shenglin LI

Dänemark
Henrik Dam Kristensen

Deutschland
Peter Ramsauer

Ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien
Mile Janakieski

Estland
Juhan Parts



Finnland
Merja Kyllönen



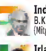
Frankreich
Thierry Mariani



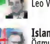
Georgien
Vera Kobalia



Griechenland
Makis Voridis



Indien
B.K. Chaturvedi
(Mitglied der Planungskomission)



Irland
Leo Varadkar

Island
Ögmundur Jonasson

Italien
Corrado Passera

Japan
Takeshi Maeda

Kanada
Denis Lebel

Korea
Do-Youp Kwon

Kroatien
Zlatko Komadina

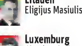


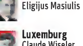
Lettland
Aivis Ronis



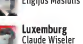
Liechtenstein
Martin Meyer

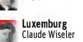






Litauen
Eligijus Masiulis







Luxemburg
Claude Wiseler



Malta
Austin Gatt





Marokko
(Beobachter)
Abdelaziz Rabbah



Mexiko
Dionisio Perez Jacome

Moldawien
Anatolie Salaru

Montenegro
Andrija Lompar

Neuseeland
Gerry Brownlee

Niederlande
M. Schultz Van Haegen-Maas Gessteranus

Norwegen
Magnhild M. Kleppa

Österreich
Doris Bures

Polen
Slawomir Nowak

Portugal
Álvaro Santos Pereira

Rumänien
Alexandru Nazare

Russland
Igor Levitin

Schweden
Catharina Elmsäter-Svärd

Schweiz
Doris Leuthard

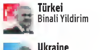
Serbien
Milutin Mrkonjic

Slowakei
Jan Figel

Slowenien
Zvonko Černač

Spanien
Ana Pastor

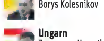
Tschechische Republik
Pavel Dobeš

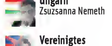


Türkei
Binali Yildirim



Ukraine
Borys Kolesnikov





Ungarn
Zsuzsanna Nemeth

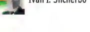


Vereinigtes Königreich
Justine Greening





Vereinigte Staaten von Amerika
Ray LaHood



Weißrussland
Ivan I. Shcherbo

(Stand: 3. Mai 2012)

Erklärung der Verkehrsminister
anlässlich des Gipfels 2012

Die Nahtlosigkeit ist eine überzeugende und ambitionierte strategische Vision für die Zukunft der Verkehrssysteme. Nahtloser Verkehr ist stark vernetzt, hochintegriert und garantiert ausgezeichnete Verbindungen. Er fördert die Mobilität und das nachhaltige Wachstum.

Die Struktur und die Dynamik der Verkehrssysteme – die oft einen komplexen Transfer zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, mehrschichtige Eigentumsstrukturen, Grenzübergänge und Sicherheitsrisiken beinhalten – machen die Überwindung der den Verkehrssystemen eigenen Reibungen zu einer konstanten Herausforderung, die nur im Rahmen von grenzüberschreitender und intermodaler Zusammenarbeit gemeistert werden kann. Verkehrssysteme werden immer stärker in Kommunikations- und Energienetze eingebunden – und auch diese Integration muss optimal verwaltet werden.

Zu diesem Themenfeld kamen die Verkehrsminister anlässlich des Jahresgipfels des Weltverkehrsforums 2012 zusammen. Sie diskutierten in Kleingruppen über dringende Fragen wie die Zukunft des Autos, Piraterie, Schiffssicherheit, Vulkanaschewolken und andere Krisen.[1]

Die Diskussionen zwischen den Verkehrsministern der Mitgliedstaaten und den Akteuren des Verkehrssektors aus aller Welt über das Thema „Nahtloser Verkehr: Verknüpfungen schaffen" führten zu folgenden Schlussfolgerungen:

Erkennen, dass ein nachhaltiges Verkehrssystem für den wirtschaftlichen Wohlstand, den Umweltschutz sowie die Sicherheit der Gesellschaft wichtig ist;

Bestätigen, dass die Fähigkeit, Personen und Güter mit verschiedenen Verkehrsträgern und minimalen Hindernissen zu befördern ein grundlegender Wunsch der Nutzer aller Verkehrsmittel und Sektoren ist;

Unterstreichen, dass es immer noch wesentliche Unterschiede zwischen Ländern und Regionen in Bezug auf die Entwicklung der Verkehrssysteme gibt;

Stellen fest, dass Engpässe die Effizienz der Verkehrssysteme weiterhin mindern; dass eine bessere grenzüberschreitende, alle Verkehrsträger umfassende Koordination und Integration der Verkehrspolitik und -planung nötig ist, damit die Vorteile des nahtlosen Verkehrs vor dem Hintergrund der sowohl funktional als auch räumlich immer stärker integrierten Wirtschaftssysteme besser zur Geltung kommen.

Infolgedessen

Verpflichten sich die Minister, verkehrspolitische Maßnahmen und Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine effektive Zusammenarbeit zwischen den Staaten und mit der Wirtschaft fördern, da diese zu den Erfolgsfaktoren von nahtlosen, nachhaltigen Verkehrsdiensten zählen.

Engagieren sie sich, die Kooperation zwischen allen staatlichen Instanzen und allen Wirtschaftszweigen in ihren Ländern und im Ausland weiterhin zu unterstützen, mit dem Ziel, effektiver verknüpfte Verkehrsmittel und -systeme zu schaffen, die den Menschen, den Märkten und dem Handel besser dienen.

1 Die Zusammenfassung der entsprechenden Runden Tische der Minister sind der Erklärung angefügt.

Sind sie sich darüber einig, dass die Verbesserung der Vernetzung durch die Abschaffung der „Nähte im Verkehr" zur Umsetzung folgender vorrangiger Ziele beitragen wird:

Förderung der Wirtschaft: Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen können dazu beitragen, die Entwicklung der Städte und Regionen und deren Verbindungen zu prägen und gleichzeitig die Produktivität zu steigern. Sie können auch neue Arbeitsplätze und Potenziale für Unternehmen schaffen[2].

Besserer und sichererer Datenaustausch optimiert die Vernetzung des Verkehrs und der Gesellschaft, was wiederum die Produktivität steigert und eine optimalere Auslastung der Systeme ermöglicht[3]. Die Unterstützung der verbundenen Systeme erfordert neue verkehrspolitische Ansätze und innovative Geschäfts-modelle, auf deren Grundlage die Daten, Kosten und Erträge auf alle Verkehrsakteure aufgeteilt werden.

Weitere Interoperabilität zwischen den Systemen, hohe Standardisierung und technologische Innovationen werden ebenfalls langfristig die Effizienz steigern und Vorteile für die Menschen, die Wirtschaft und die Umwelt schaffen. Alternative Antriebstechniken und integrierte Zahlungssysteme sind zwei Bereiche, in denen dies umgesetzt werden könnte.

Erleichterung des Handels: Die Erleichterung des Handels und effizientere Grenzkontrollen könnten den Welthandel deutlich steigern. Mit relativ niedrigen Investitionen können an den Grenzen klare Verbesserungen erzielt werden. Überall sollten integrierte Grenzverwaltungsprozesse eingeführt werden, um die Wartezeiten zu verkürzen, die Verfahren zu vereinfachen und den Handel zu erleichtern. Die verbesserte Zusammenarbeit zwischen den Behörden im In- und Ausland und die Einführung risikobasierter Zoll- und Sicherheitslösungen können zusammen mit weiteren Maßnahmen die Nahtlosigkeit an den Grenzübergängen signifikant verbessern, Handelshemmnisse abbauen und potenziell zu Einsparungen führen.

Verbesserung des Zugangs zu Arbeitsplätzen, Bildung und öffentlichen Diensten: Der Zugang zu Arbeitsplätzen, Bildungsmöglichkeiten und öffentlichen Diensten durch besser verknüpften Verkehr erfordert eine höhere Integration und bessere Koordination zwischen den Staaten, den Behörden und den Akteuren der Wirtschaft [4].

Die Planung der Tür-zu-Tür-Mobilität, die Ressourcenverteilung sowie die Bewirtschaftung der einzelnen Verkehrsnetze müssen besser auf die Erwartungen der Verkehrsnutzer abgestimmt werden. Die genaue Analyse der Fahrten, einschließlich des „letzten Kilometers" und der Transfer zwischen den einzelnen Verkehrsträgern hilft bei der Bestimmung der kosteneffizienten Lösungen, mit denen die Vernetzung verbessert werden kann. Die Umsetzung hängt meistens genauso stark von der Koordination der Maßnahmen wie von den Investitionen ab. Der nahtlose Ansatz kann die Leistung des Systems oft kostengünstiger verbessern als der Ausbau der Kapazität oder die Einrichtung neuer Verbindungen.

Schaffung eines hindernisfreien Personen- und Güterverkehrs: Naturkatastrophen (zum Beispiel Vulkanausbrüche, Tsunamis und ungewöhnliche Klimabedingungen), Unfälle, vorsätzliche Handlungen (zum Beispiel Piraterie und Anschläge) und die Erhöhung des Meeresspiegels infolge des Klimawandels bedrohen die Sicherheit von Passagieren, Mitarbeitern und Gütern und behindern die Beförderung. Einheitliche und von den Behörden und der Wirtschaft gut koordinierte Maßnahmen – in erster Linie auf dem Gebiet der Vorbeugung – dürften die Verkehrssysteme sicherer und zuverlässiger machen. Zudem sind Notfallpläne auf lokaler, nationaler und internationaler Ebene zu erstellen, um die Informationen zu koordinieren und alternative Verkehrslösungen bereitzustellen.

Gewährleistung eines nachhaltigen Verkehrs auch in Zukunft: Für den Antrieb der Fahrzeuge und Bahnen, mit denen sich die künftigen Generationen fortbewegen werden, sind effektive Verbindungen (wie intelligente Stromnetze) zwischen dem Verkehrssystem und den erneuerbaren Energieträgern erforderlich.

Zusammenfassend

Erklären alle Minister des Weltverkehrsforums ihren Entschluss, weiterhin bessere Verbindungen und nahtlosen Verkehr politisch zu fördern.

2 Die Minister beziehen sich auf und bestätigen die Kernbotschaften des Gipfeltreffens des Weltverkehrsforums 2009 zum Thema *„Verkehr für eine Globale Wirtschaft: Herausforderungen und Chancen in der Wirtschaftskrise"*.

3 Die Minister beziehen sich auf und bestätigen die Kernbotschaften des Gipfeltreffens des Weltverkehrsforums 2010 zum Thema *„Verkehr und Innovation: die Potenziale ausschöpfen"*.

4 Die Minister beziehen sich auf und bestätigen die Kernbotschaften des Gipfeltreffens des Weltverkehrsforums 2011 zum Thema *„Verkehr und Gesellschaft"*.

Anlagen zur Erklärung der Minister

Gemeinsame Erklärung des Runden Tisches der Minister: Schiffssicherheit

Die Minister und hochrangige Vertreter aus der Wirtschaft trafen anlässlich des Gipfels 2012 des Weltverkehrsforums in Leipzig nach dem Unglück der Costa Concordia im Januar diesen Jahres zu einem Meinungsaustausch über die Schiffssicherheit zusammen.

Die Teilnehmer am runden Tisch:

> sind der Ansicht, dass die Lehren, die aus diesem Unfall gezogen werden können, nur auf dem Untersuchungsbericht beruhen können, dessen Abschluss möglichst bald erwünscht wird. Nichtsdestoweniger vereinbaren sie, eine Prüfung der Schiffssicherheit unter der Leitung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) anzustreben, in deren Rahmen auch der Faktor Mensch und die Angemessenheit der aktuellen Ausbildungen untersucht werden sollen.

> fordern den Sicherheitsausschuss der IMO auf, Vorschläge zur Verschärfung der gegenwärtig gültigen Sicherheitsvorschriften für Kreuzfahrtschiffe zu prüfen.

> diskutierten die von Deutschland eingebrachten Vorschläge zu vorgeschriebenen Evakuierungsübungen, strengeren Regeln für lebensrettende Geräte, gestrafftem internationalen Sicherheitsmanagement (ISM) und verbessertem elektronischen Chartern und würden es begrüßten, wenn diese Vorschläge von der IMO näher geprüft würden.

> wollen gemeinsam dafür sorgen, dass die weltweit geltenden Vorschriften:
- flexibel angewandt werden, damit sie den verschiedenen Schiffsgrößen und deren unterschiedlichen Bedürfnissen angepasst werden können,
- einen auf den Vorgaben basierten Ansatz verfolgen, um die Schiffssicherheit zu verbessern
- Transparenz bei der Umsetzung garantieren

Gemeinsame Erklärung des Runden Tisches der Minister: Piraterie

Die Minister und hochrangige Vertreter aus der Wirtschaft trafen zu einem Meinungsaustausch über Piraterie zusammen.

Besonders die in Somalia agierenden Piraten sind eine ernste Bedrohung für die Schifffahrt und den Welthandel. Die Teilnehmer lobten die vom Militär getroffenen Maßnahmen gegen die Piraterie in der Region, da sie für die Kontrolle der Situation vor der Küste von Somalia wesentlich sind, und die ausgezeichneten Aktionen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO zur Vorbeugung gegen Piraterie, einschließlich der Empfehlungen an die Flaggenstaaten zu privaten bewaffneten Sicherheitskräften. Die Teilnehmer erwarten, dass die Besprechung der IMO im Mai die Lösung dieses Problems voranbringen wird. Obwohl die Teilnehmer der Ansicht sind, dass es sich um kurzfristige Lösungsbeiträge handelt, meinen sie, dass es in Bezug auf bewaffnete private Sicherheitskräfte, einschließlich der Akkreditierung privater Sicherheitsunternehmen, des Einsatzes von Feuerwaffen und deren Beförderung auf Schiffen, die das Hoheitsgebiet der Hafen/Küstenländer befahren, internationaler Abkommen bedarf und fordern die IMO auf, diese Fragen anlässlich der nächsten Besprechung prioritär zu erörtern. In der Zwischenzeit wurde festgestellt, dass nur ein stabiler somalischer Staat eine dauerhafte Lösung gewährleisten könnte. Die Mitglieder vereinbarten, die enge Zusammenarbeit zur Piraterie fortzusetzen.

Gemeinsame Erklärung des Runden Tisches der Minister: Lehren aus den Vulkan-Aschewolken und anderen Krisen

Die Teilnehmer am runden Tisch der Minister am 3. Mai 2012 im Rahmen des Jahresgipfels des Weltverkehrsforums 2012 nahmen zur Kenntnis, dass Krisen immer unvorhersehbare Herausforderungen darstellen und waren sich aber darüber einig, dass sich die verantwortlichen Instanzen auf nationaler oder internationaler Ebene im voraus mit einem effektiven Krisenmanagement auf ein breit gefächertes Spektrum von Szenarien vorbereiten sollten:

> Es ist sicherzustellen, dass die Öffentlichkeit mit einer effektiven Kommunikationsstrategie während der gesamten Krise auf dem Laufenden gehalten werden kann.

> Der Sicherheit der Luftfahrt ist jederzeit Vorrang einzuräumen.

> Die Kommunikation und die Maßnahmen der am Krisenmanagement teilnehmenden Instanzen [wie die European Aviation Crises Coordination Cell (EACCC)] müssen koordiniert werden.

> Es ist zu gewährleisten, dass die Verantwortlichen in allen mit dem Verkehr verbundenen öffentlichen und privaten Instanzen (Verkehrsträger, Institutionen, Vertreter aus der Wirtschaft) über regelmäßig aktualisierte Kontaktlisten verfügen.

> Der Dialog zwischen den politischen Entscheidungsträgern und den Vertretern der Wirtschaft (Luftfahrt – Fluggesellschaften, Fluglotsen, Hersteller und Flughäfen – und andere Verkehrsträger) ist aufrechtzuerhalten.

> Notfallpläne müssen entwickelt und bereitgestellt werden, sollte ein Verkehrsträger ausfallen.

> Die Staaten sollten Mechanismen einführen, mit denen Aufenthaltsbewilligungen von Reisenden bei einer Krise automatisch verlängert werden.

> Bei künftigen Störungen oder anderen Zwischenfällen ist ein gemeinsamer internationaler Ansatz sicherzustellen.

> Die Entwicklung verbindlicher internationaler Standards sollte erwogen werden, die ein effizientes Krisenmanagement garantieren.

Die Minister und Vertreter aus der Wirtschaft vereinbarten, die oben genannten Aspekte bei der Fortsetzung der laufenden Arbeiten zu berücksichtigen, um künftig einen besser koordinierten Ansatz sicherzustellen.

(Die Teilnehmer und Unterzeichner sind auf den Seiten 88-91 aufgeführt)


International Transport Forum
International Transport Forum
International Transport Forum



1. Ahmed Mohammed Salem AL-FUTAISI, Minister, Oman, 2. Andrija LOMPAR, Minister, Montenegro, 3. Leo VARADKAR, Minister, Irland, 4. Catharina Elmsäter-Svärd, Minister, Schweden, 5. Zhenglin FENG, Vizeminister, China, 6. Gerry BROWNLEE, Minister, Neuseeland, 7. Raymond COINTE, Frankreich, 8. Lars Erik BARTNES, Staatssekretär, Norwegen, 9. Hans Michael KLOTH, Weltverkehrsforum, 10. Peter RAMSAUER, Bundesminister, Deutschland, 11. Osamu YOSHIDA, Senior-Vizeminister, Japan, 12. Angel Gurría, OECD, 13. Doris LEUTHARD, Bundesrat, Schweiz, 14. Siim KALLAS, Vizepräsident, Europäische Kommission, 15. Sergio MONTEIRO, Staatssekretär, Portugal, 16. Do-Youp KWON, Minister, Korea, 17. Anthony ALBANESE, Minister, Australien, 1B. Burkhard JUNG, Oberbürgermeister, Leipzig, 19. Sokol OLLDASHI, Minister, Albanien, 20. Yaqub NOVRUZALIYEV, Aserbaidschan, 21. Mile JANAKIESKI, Minister, FYROM, 22. Mitsuhiko YAMASHITA, Nissan, 23. Susan KURLAND, Ministerialdirektorin, USA, 24. Norman BAKER, Unterstaatssekretär, GB, 25. Pedro Pablo ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ, Minister, Chile, 26. Binali YILDIRIM, Minister, Türkei, 27. Denis LEBEL, Minister, Kanada, 2B. Vera KOBALIA, Minister, Georgien, 29. Aivis RONIS, Minister, Lettland, 30. Kostiantyn YEFYMENKO, Erster Vizeminister, Ukraine, 31. Sergei ARISTOV, Vizeminister, Russland, 32. Chadchart SITTIPUNT, Vizeminister, Thailand, 33. Andreas SCHEUER, Parlamentarischer Staatssekretär, Deutschland, 34. Evert Erenst MANGINDAAN, Minister, Indonesien, 35. Anatol SALARU, Minister, Moldavien, 36. Carsten FALK, Dänemark, 37. Aliaksandr SHYSHKO, Vizeminister, Belarus, 3B. Tadeusz JARMUZIEWICZ, Staatssekretär, Polen, 39. Igor ŠALAMUN, Staatssekretär, Slowenien, 40. Eva MOLNAR, UNECE, 41. Rimvydas VAŠTAKAS, Vizeminister, Litauen, 42. Jan MÜCKE, Parlamentarischer Staatssekretär, Deutschland, 43. Siebe RIEDSTRA, Niederlande, 44. Kamen KITCHEV, Vizeminister, Bulgarien, 45. Manoj SINGH, Indien, 46. Ragnhildur HJALTADÓTTIR, Island, 47. Agustin GARCÍA-LÓPEZ, Botschafter, Mexiko, 4B. Enrico FINOCCHI, Italien, 49. Gus MACDONALD, Macquarie, 50. Minna KIVIMÄKI, Finnland, 51. Manfred NEUN, European Cyclists' Federation, 52. Satoshi SEINO, East Japan Railway Company, 53. Rüdiger GRUBE, Deutsche Bahn, 54. Vladimir YAKUNIN, Russische Eisenbahn, 55. Marc ROMAN, Belgien, 56. Koji SEKIMIZU, International Maritime Organization, 57. Jaehak OH, Korean Transport Institute, 58. Markus BIEDERMAN, Liechtenstein, 59. Peter HENDY, Transport for London, 60. Yoshiyuki KASAI, Central Japan Railway Company, 61. Ron WIDDOWS, World Shipping Council, 62. John LU, Asian Shipper's Council and Singapore National Shippers' Council, 63. Scott BELCHER, ITS America, 64. Markus RADL, Österreich, 65. Emanuel DELIA, Malta, 66. Guy STAUS, Luxemburg, 67. Paolo COSTA, Hafenbehöde von Vendig, 6B. Alain FLAUSCH, UITP, 69. Gabriel GUTIERREZ, Cintra, 70. Koji MIYAHARA, NYK Line, 71. Jean-Luc DI PAOLA-GALLONI, Valeo, 72. Peter MILLER, ITO World, 73. Catherine ROSS, Georgia Institute of Technology, 74. Eero PÄRGMÄE, Estland, 75. Lazar COMANESCU, Botschafter, Rumänien, 76. Predrag DOKIC, Botschafter, Bosnien und Herzegowina

Öffentliche Ministersitzung
„Nahtloser Verkehr: Verknüpfungen schaffen“

Die Ministersitzung wurde erstmals seit der Gründung des Weltverkehrsforums teilweise unter Einbeziehung der Öffentlichkeit abgehalten. In Saal 1 des Leipziger Kongresszentrums wohnten mehrere Hundert Teilnehmer der Debatte der Minister und Delegationsleiter bei, die erörterten, wie die Voraussetzungen für nahtlosen Verkehr geschaffen werden können. Drei hochrangige Vertreter des Verkehrssektors legten in ihren Präsentationen – ebenfalls eine Premiere – die Sicht der Privatwirtschaft dar und bereicherten mit ihren Beiträgen einen regen und fokussierten Ideenaustausch. Die nachstehende Niederschrift, die zur Verbesserung der Lesbarkeit leicht bearbeitet wurde, dokumentiert den Verlauf der öffentlichen Ministersitzung.




Vorsitzender und Senior-Vizeminister **Osamu Yoshida** (Japan)

Vielen Dank für Ihre Einführung. Ferner möchte ich Herrn Kallas, den Vizepräsidenten der Europäischen Kommission, Herrn Mangindaan, den Verkehrsminister aus Indonesien, Herrn al Futaisi, den Verkehrsminister aus Oman, Herrn Sittipunt, den stellvertretenden Verkehrsminister aus Thailand, sowie Herrn Sekimizu, den Generalsekretär der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation, als Beobachter begrüßen. Schließlich begrüße ich die Redner dieser Sitzung Herrn Seino, Vorsitzender der East Japan Railway Company, und Bill Meahl, Chief Commercial Officer von DHL, sowie Nic Nilsen, Geschäftsführer des Flughafens Oslo.
Das Weltverkehrsforums hat neue Mitglieder gewonnen: China ist seit dem 11. November der 53. Mitgliedstaat.

Heute freue ich mich, Ihnen Zhenglin Feng, den stellvertretenden Verkehrsminister Chinas, vorstellen zu dürfen. Herr Feng, ich heiße Sie herzlich willkommen. In der unter Ausschluss der Öffentlichkeit gehaltenen Ministersitzung wurde heute der Mitgliedsantrag Chiles angenommen. Chile ist der 54. Mitgliedstaat des Weltverkehrsforums und wird von Pedro Errázuriz Domínguez, dem Minister für Verkehr und Telekommunikation, vertreten. Herr Minister, ich heiße sie herzlich willkommen.

Wir zählen nun große asiatische und südamerikanische Länder zu unseren Mitgliedern, wodurch sich das Weltverkehrsforum weiter zu einer bedeutenden und weltumspannenden internationalen Organisation entwickelt hat. Ich hoffe, dass in diesem Forum noch viele lebhafte Debatten und erfolgreiche verkehrspolitische Diskussionen geführt werden, um die vielzähligen Probleme zu lösen, mit denen der Verkehrssektor konfrontiert ist. Jetzt möchte ich Herrn Feng, den stellvertretenden Verkehrsminister Chinas, bitten, ein paar Worte an uns zu richten.




Stellvertretender Verkehrsminister **Zhenglin Feng** (China)

Vielen Dank Herr Vorsitzender, Ihre Exzellenzen, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren. Zuerst möchte ich im Namen Chinas meine Freude ausdrücken, dass unser Land nun ein Vollmitglied des Weltverkehrsforums ist. Ich möchte auch dem Vorsitzenden und allen Mitgliedern des Weltverkehrsforums danken, dass sie den Antrag Chinas befürwortet haben. Schließlich geht mein Dank auch an das Sekretariat des Forums und an alle seine Mitarbeiter, die den Eintritt Chinas unterstützt und meine Teilnahme an diesem Gipfel ermöglicht haben.

Das Weltverkehrsforum ist die weltweit wichtigste zwischenstaatliche Organisation im Verkehrssektor. Es dient den Verkehrsministern als Plattform, auf der sie wesentliche Probleme der Gegenwart erörtern

und die künftige Orientierung der Branche beleuchten können. Gleichzeitig bietet das Weltverkehrsforum dem Sektor auch die Chance, persönliche Gespräche zu führen und mit hochrangigen Vertretern der Verkehrsbehörden Ideen auszutauschen.

Als aufstrebende Volkswirtschaft weiß China die Bedeutung des Weltverkehrsforums zu schätzen. Wir werden weiterhin eng mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten und aktiv zur künftigen Ausrichtung des Forums beitragen. Ich ergreife diese Gelegenheit, um Herrn Viegas, dem neu gewählten Generalsekretär des Weltverkehrsforums, zu gratulieren und ihm viel Erfolg in seinem Amt zu wünschen. Ich danke Ihnen vielmals.

Vorsitzender und Senior-Vizeminister Osamu Yoshida (Japan)
Vielen Dank Herr Feng. Jetzt bitte ich den Vertreter Chiles, Herrn Domínguez, einige Worte zu sagen.




Verkehrsminister **Pedro Errázuriz Dominguez** (Chile)

Vielen Dank Herr Vorsitzender. Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, Mitglieder des Weltverkehrsforums. Nach dem offiziellen Eintritt in die OECD im Mai 2010 beschloss Chile, prioritär auch eine Mitgliedschaft im Weltverkehrsforum anzustreben.

Der Eintritt in unsere 52 und nun 54 Mitgliedstaaten umfassende Organisation mit dem Schwerpunkt Verkehrspolitik galt als wichtiger Schritt, da das Forum bei der Gestaltung der Verkehrspolitik einer kleinen und offenen Volkswirtschaft wie Chile eine wesentliche Rolle spielt. Wir sind auf den Verkehr angewiesen, weil unsere Exportmärkte alle weit entfernt liegen. Chile hat sich eine nachhaltige Verkehrspolitik zum Ziel gesetzt, die zum Wirtschaftswachstum beiträgt, Vernetzung und Integration fördert und das Leben der Menschen schützt. Der chilenische Verkehrssektor ist in den letzten zehn Jahren deutlich gewachsen und hat globale Player wie die Reederei Sud Americana de Vapores sowie weitere bedeutende Verkehrsunternehmen und Fluggesellschaften hervorgebracht.

Jeder, der schon einmal in Chile war oder Chile auf einer Karte gesehen hat, diesen 4.500 Meter langen Landstrich zwischen dem Pazifik und den Anden, weiß sofort, dass Logistik und Verkehr in diesem Land eine wahre Herausforderung darstellen. Das Zentrum des Landes ist weit von den Grenzen im Norden und Süden entfernt. Als Verkehrsminister bin ich bestrebt, die Vernetzung zu verbessern, die Regionen im Norden und Süden besser ins Verkehrssystem einzubinden und unsere Infrastrukturen effizienter einzusetzen. Aus diesem Grund sind alle Verkehrsträger wesentlich, nicht nur für das Wirtschaftswachstum, sondern auch für eine bessere geografische Integration des Landes und das Wohlbefinden der Chilenen.

Chile wird sich die verkehrspolitischen Erkenntnisse des Forschungszentrums des Weltverkehrsforums zunutze machen und sie bei der Konzeption und Umsetzung neuer verkehrspolitischer Maßnahmen berücksichtigen. Es gibt viele Bereiche, in denen wir Verbesserungspotenzial sehen: Verkehrssicherheit auf den Straßen, Einführung moderner Informationstechnologien etc.

Wir sind gespannt, was das Forschungszentrum zu Chile zu sagen hat. Ich möchte allen Ministern der Mitgliedstaaten des Weltverkehrsforums dafür danken, dass sie uns einstimmig als neues Vollmitglied aufgenommen haben. Wir werden uns bemühen, mit den positiven und negativen Lehren, die wir aus unserer eigenen Verkehrspolitik gezogen haben, zur Agenda des Weltverkehrsforums beizutragen. Ich möchte auch dem Sekretariat des Weltverkehrsforums, vor allem Michael Kloth und Mary Crass, für ihre Unterstützung bei unserem Antrag auf Mitgliedschaft im Weltverkehrsforum danken. Ich danke Ihnen vielmals.

Vorsitzender und Senior-Vizeminister Osamu Yoshida (Japan)
Herr Minister, vielen Dank. Jetzt würde ich gern die Erklärung der Minister vorstellen, die im ersten Sitzungsteil unter Ausschluss der Öffentlichkeit verfasst wurde und unserer Diskussion als Grundlage dienen soll.

Das Thema dieses Gipfeltreffens ist nahtloser Verkehr. Nahtloser Verkehr bedeutet, dass Güter und Personen ohne Hemmnisse oder Hindernisse von A nach B befördert werden können. Nahtloser Verkehr ist die ideale Verkehrsform. Wenn wir nahtlose Verkehrssysteme einführen können, werden wir riesige Fortschritte machen, sowohl auf der Ebene des Komforts als auch auf der Ebene der Entwicklung der lokalen Wirtschaft. In Wirklichkeit gibt es aber leider, wie Sie alle wissen, viele „Nähte": Grenzen zum Beispiel, mangelnde Abkommen zwischen Verkehrsträgern, Sicherheitsrisiken und Lücken in den Verkehrsinfrastrukturen.

In dieser Erklärung äußern die Minister ihre feste Absicht, verkehrspolitisch eine bessere Vernetzung und nahtlosere Verkehrssysteme anzustreben. In der Erklärung werden Maßnahmen zur Umsetzung dieser Ziele vorgeschlagen. Sie unterstreicht vor allem die Bedeutung der Kooperation und empfiehlt die Zusammenarbeit der Länder, der zentralen und lokalen Behörden, des öffentlichen und des privaten Sektors sowie der Verkehrsunternehmen untereinander, um die Nahtstellen weitgehend zu überwinden.

Da Herr Seino unter uns weilt, werde ich Bahngesellschaften als Beispiel nehmen. Der Schienenverkehr kann zweifelsohne deutlich verbessert werden, wenn er mit anderen Verkehrsträgern wie Flugzeugen und Bussen verknüpft wird oder die einzelnen Bahngesellschaften enger zusammenarbeiten. Der Flughafen, dem Herr Nilsen vorsteht, ist genau der Ort, an dem der Flug- und der Straßenverkehr zusammentreffen. Wenn Flughafenbetreiber dazu beitragen würden, den Transfer zu verbessern, würde der nahtlose Verkehr beachtliche Fortschritte erzielen. Internationale Logistikunternehmen wie jenes, das Herr Meahl leitet, betreiben internationale Distributionsnetze. Der Abbau von Hemmnissen, wie etwa Grenzkontrollen, durch die Zusammenarbeit des öffentlichen Sektors und der Wirtschaft würde den Welthandel deutlich fördern. Heute findet die Ministersitzung erstmals unter Einbeziehung der Öffentlichkeit statt. Wir haben hochrangige Vertreter des Privatsektors eingeladen, mit uns verkehrspolitische Fragen zu erörtern. Ich hoffe, dass diese Sitzung zu interessanten Erkenntnissen führt. Ich erteile nun unserem Moderater Pat Cox das Wort.

Mr. Pat Cox (Moderator):
Vielen Dank Herr Vorsitzender. Ich lade Satoshi Seino, Vorsitzender der East Japan Railway Company, ein, ans Rednerpult zu treten. Er wird rund zehn Minuten sprechen. Sein Thema ist selbstverständlich nahtloser Verkehr. In diesem Fall die Erfahrung Japans mit Wettbewerb und Zusammenarbeit. Herr Seino, Sie haben das Wort.





Mr. Satoshi Seino, Vorsitzender, East Japan Railway Company

Ich möchte diese Gelegenheit ergreifen, um vielen von Ihnen im Bahn- und Verkehrssektor für Ihre aufmunternden Worte und Ihre Unterstützung nach dem Erdbeben vom 11. März letzten Jahres zu danken. Obwohl sowohl die Hochgeschwindigkeits- als auch die normalen Bahnlinien in dem vom Erdbeben und dem Tsunami heimgesuchten Gebiet zerstört wurden, gab es unter den Fahrgästen keine Todesfälle. Der Tōhoku Shinkansen fuhr zu dieser Zeit mit 270 Stundenkilometern, konnte jedoch notbremsen, ohne zu entgleisen. Einige herkömmliche Bahntrassen wurden vom Tsunami weggerissen. Wir hatten jedoch glücklicherweise keine Opfer unter den Passagieren zu beklagen. Meiner Ansicht nach haben wir das den gezielten Maßnahmen zur Erdbebensicherung sowie den täglichen Schulungen der Mitarbeiter zu verdanken. Wir sind weiterhin bestrebt, die Sicherheit unserer Kunden zu verbessern.

Zur Umsetzung des nahtlosen Verkehrs müssen wir den Bahn-, Flug- und Busverkehr integrieren. Auch zwischen den Bahngesellschaften gibt es Unterschiede und Nähte, wie zum Beispiel die unterschiedliche Tarifgestaltung, deshalb müssen wir auch die einzelnen Verkehrsunternehmen integrieren.

Die East Japan Railway Company ist ein vertikal integrierter Konzern, der im April 1987 durch die Aufteilung und Privatisierung der japanischen Landesbahnen entstanden ist. Wir sind im Ballungsraum Tokio und im Osten der Insel Honshu tätig.

Wir gehören wohl zu den wenigen Unternehmen weltweit, die sowohl Hochgeschwindigkeits- als auch Nahverkehrszüge betreiben. Täglich nutzen 17 Millionen Menschen unsere Dienste.
Der Marktanteil nach Verkehrsträgern der East Japan Railway Company in Tokio und Umgebung (Radius von 50 km rund um den Hauptbahnhof Tokio) beträgt rund 24 Prozent. Der Gesamtanteil am Bahnmarkt einschließlich der U-Bahn beläuft sich auf 58 Prozent. Das dürfte der höchste Marktanteil der Welt sein.

Wir haben vier Maßnahmen getroffen, um die Nähte in Tokio und Umgebung abzubauen. Zuerst wurde die Zufahrt zum Flughafen verbessert. Im Oktober 2010 wurde das internationale Terminal des Flughafens

Haneda in Betrieb genommen und eine neue Tokyo-Monorail-Haltestelle im Terminal eingerichtet. Jetzt brauchen unsere Fahrgäste nur etwas mehr als eine Minute bis zum Check-in und treffen nicht mehr auf Hindernisse. Die Station wurde so gestaltet, dass die Lücke zwischen dem Zug und dem Bahnsteig geschlossen wurde. Zudem haben wir Säulen und sonstige Hemmnisse auf ein Mindestmaß reduziert. So können sich Rollstuhlfahrer und Fahrgäste mit großen Gepäckstücken leichter fortbewegen.

Dann führten wir ein gemeinsames Tarifsystem ein. Die East Japan Railway Company verwendet seit November 2011 eine Smart Card namens SUICA. PASMO ist eine weitere Smart Card, die seit März 2007 von anderen Bahn- und Busbetreibern in Tokio und Umgebung verwendet wird. Nun können beide Karten in den verschiedenen Netzen eingesetzt werden. Damals war es das erste interoperable Tarifsystem der Welt. Heute ist es immer noch das größte weltweit. Im Februar 2012 waren über 58 Millionen Karten im Umlauf. Die Karte kann nicht nur für Bahnen und Busse, sondern auch in Läden als elektronische Geldbörse benutzt werden.
Jetzt möchte ich kurz über den Through-Operation-Service sprechen. Die Betreiber berechnen im Voraus die Kilometeranzahl, die sie auf fremden Infrastrukturen zurücklegen, um sicher zu sein, dass die Kilometeranzahl für alle Betreiber dieselbe ist. So werden die Infrastrukturkosten gleichmäßig verteilt und die Zusatzkosten sind beinahe Null.

Schließlich möchte ich Ihnen das Informationssystem vorstellen, das bei Störungen eingesetzt wird, um die Fahrgäste über Alternativen oder die Wiederinbetriebnahme von Diensten auf dem Laufenden zu halten. Wir haben zusammen mit den anderen Bahnbetreibern in Tokio ein System entwickelt, das alle Betriebsdaten aller Betreiber anzeigt. Dieses System wurde in vielen anderen Teilen Japans eingeführt. Auch europäische und amerikanische Betreiber interessieren sich dafür. Heute habe ich Ihnen verschiedene Maßnahmen präsentiert, die japanische Bahnbetreiber zur Umsetzung eines nahtlosen Verkehrssystems getroffen haben. Ich hoffe, dass meine Präsentation einen Beitrag zur Entwicklung von Bahnen und öffentlichen Verkehrsmitteln in der ganzen Welt leisten kann. Vielen Dank.

Mr. Pat Cox (Moderator):
Herr Seino, wir danken Ihnen für Ihre Präsentation. Jetzt möchte ich einige Minister einladen, einen Beitrag zu leisten. Beginnen wir mit Denis Lebel, dem kanadischen Minister für Verkehr, Infrastrukturen und Gebietskörperschaften.



Minister **Denis Lebel** (Kanada)

Minister, Unternehmensleiter und Vertreter internationaler Organisationen treffen in Leipzig zusammen, weil wir wissen, wie wichtig der Verkehr für unsere Wirtschaft ist. Er schafft neue Arbeitsplätze und verbessert die Lebensqualität.

Der Verkehr ist wesentlich für den Welthandel, das Wirtschaftswachstum und den Wohlstand aller Handel treibenden Nationen. Die vielen Akteure und Meinungsträger im Verkehrssystem und der Lieferkette, die jeweils eigene Voraussetzungen mitbringen, sind eine Herausforderung.
Doch streben letztendlich alle „Player", ob Verkehrsanbieter, Logistikunternehmen, Kleinbetriebe oder Politiker, dasselbe Ziel an, d. h. die Verbesserung des Verkehrssystems. In diesem Unterfangen hat jeder eine Rolle zu spielen.

In Kanada haben wir uns die Frage gestellt: Wie kann der Staat am besten die Zusammenarbeit und die Nahtlosigkeit zwischen den einzelnen Interessensgruppen fördern? Die Antwort lautet: Der Staat muss eine führende Rolle spielen, um alle öffentlichen und privaten Ebenen einzubeziehen, und einen nationalen Rahmen für strategische Drehscheiben und Handelskorridore einführen.

Die drei kanadischen Drehscheiben und Handelskorridore – Atlantic Gateway, Continental Gateway und Asia Pacific Gateway – sind integrierte Verkehrsinfrastruktursysteme und fördern den Außenhandel.

Bei der Entwicklung unserer Schnittstellen haben wir uns auf einen systembasierten Ansatz gestützt, der sich nicht nur auf einen Verkehrsträger konzentriert, sondern auf ein integriertes System aus Verkehrsmitteln und Infrastrukturen.

Obwohl wir die Verkehrsinfrastrukturen landesweit beträchtlich verbessert haben, wissen wir, dass die Effizienz der Lieferkette nicht nur von einem Hafen, einer Brücke oder einer Autobahn abhängt, sondern vom Zusammenspiel der einzelnen Teile.

Strategische Partnerschaften mit dem öffentlichen und dem privaten Sektor haben ebenfalls deutlich zum Erfolg beigetragen. Wenn die gemeinsamen Ziele und der Nutzen allen klar sind, ist es möglich, alle

Partner um einen Tisch zu versammeln und ihnen zu erklären, dass sie sich nicht als Wettbewerber, sondern als Partner betrachten müssen. Der Zweck einer Partnerschaft ist, Ideen so einzusetzen, dass sie uns gemeinsam vorwärtsbringen.

In Kanada wurden signifikante Investitionen getätigt. Wir müssen auch die künftigen Verkehrsinfrastrukturen nachhaltig finanzieren können. Unser Premierminister hat mich beauftragt, einen neuen Infrastrukturplan für die Jahre ab 2014 zu erstellen und den Handel mit Ihren Ländern zu fördern.

Ferner tragen Innovation und wettbewerbsfördernde Maßnahmen dazu bei, die Verkehrsnetze dem aktuellen und künftigen Bedarf anzupassen.

Zukunftsweisende Anwendungen wie intelligente Verkehrssysteme helfen den Verkehrsanbietern, die Effizienz zu steigern, und bieten den Nutzern bessere Optionen an. Höhere Effizienz nutzt auch der Umwelt. Je effizienter unsere Verkehrssysteme sind, desto umweltfreundlicher werden sie.

Abschließend möchte ich noch unterstreichen, dass das Weltverkehrsforum ausgezeichnete Möglichkeiten bietet, den Dialog aufzunehmen, Zusammenarbeit zu fördern, Beziehungen zu pflegen und Probleme gemeinsam zu lösen. Starke Partnerschaften mit einheimischen und ausländischen Partnern werden Kanada ermöglichen, seine verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Ziele umzusetzen. Ich danke Ihnen vielmals.

Mr. Pat Cox (Moderator):
Vielen Dank. Ich freue mich, jetzt Mag. Ingolf Schädler aus Österreich das Wort zu erteilen.



Ministerialrat
Ingolf Schädler
(Österreich)

Die heutige Tagung ist dem nahtlosen Verkehr gewidmet. Meines Erachtens ist das genau das Thema, das wir nun nicht nur auf weltweiter Ebene, sondern insbesondere in Europa erörtern müssen. Der 19. ITS-Weltkongress wird sich ebenfalls auf dieses Thema konzentrieren, nicht nur, indem Forschungsergebnisse präsentiert und besprochen werden, sondern auch, indem gezeigt wird, was aus intelligenten Transportsystemen werden kann und welche Möglichkeiten sie besitzen. Wir erwarten mehr als 300 Aussteller in Wien, die Ihnen die letzten Forschungsergebnisse über neue, intelligente Verkehrssysteme vorstellen werden. Das ist jedoch noch nicht alles. Wir haben weltweit nach konkreten Beispielen Ausschau gehalten, damit alle sehen können, dass die Systeme nicht nur ausgestellt, sondern auch umgesetzt werden. Dieses Jahr gibt es erstmals einen Bereich Telematik, in dem die Möglichkeiten dieser Technologien vorgestellt werden.

Meine Damen und Herren, der letzte Punkt, der auch sehr wichtig ist, betrifft den runden Tisch der Minister, zu dem wir nicht nur Minister einladen, sondern auch Unternehmensleiter und prominente Redner, um zusammen darüber nachzudenken, wie wir auf weltweiter Ebene intelligente Verkehrssysteme umsetzen können. Wir meinen, dass jetzt der richtige Zeitpunkt dafür ist. Wie ich bereits erwähnt habe, deutet das Thema dieser Tagung auch auf diese Tatsache hin.

Neben den technischen Aspekten bieten wir selbstverständlich auch ein Kulturprogramm an. Neben den herrlichen Sehenswürdigkeiten, die Sie besichtigen können, veranstalten wir einen echten Wiener Ball. Schon allein deswegen lohnt sich eine Reise nach Wien. Vielen Dank.

Mr. Pat Cox (Moderator):
Vielen Dank für Ihren Beitrag. Ich freue mich, nun Norman Baker, dem Staatssekretär für Verkehr aus dem Vereinigten Königreich, das Wort zu erteilen.





Unterstaatssekretär
für Verkehr
Norman Baker
(Vereinigtes Königreich)

Stellen Sie sich folgende Reise vor: Sie verlassen das Haus, gehen rund einen Kilometer zum Bahnhof und steigen dort in einen Zug, mit dem sie 200 Kilometer zurücklegen. Dann legen Sie noch einmal einen Kilometer zurück, um ans Ziel zu gelangen. Manchmal ist dieser letzte Kilometer ein Hindernis für Menschen, die nicht wissen, wie sie vom Bahnhof an ihr endgültiges Ziel gelangen. Diese Menschen fahren lieber mit dem Auto, wenn sie nicht wissen, was auf dem letzten Kilometer passiert.

Dieses Beispiel berücksichtigt weder die Verkehrsmittel noch die Fahrkarten. Wenn es eine Verbindung von Tür zu Tür gäbe, würden sich die Menschen sicherer fühlen und das Auto zu Hause lassen.

Wir möchten das Reiseprogramm, das eine Bahnfahrt, vielleicht eine Busfahrt an beiden Enden oder eine Straßenbahn, ein Fahrrad oder einen Mietwagen umfasst, von Anfang bis Ende integrieren. Wir möchten auch den Prozess vereinfachen, damit die Fahrgäste die gesamte Reise in einer Transaktion buchen und bezahlen können.

Geschickte E-Ticket-Systeme machen das möglich. Anlässlich des Weltverkehrsforums in Leipzig hatte ich die Ehre, Peter Hendy, von Transport for London, mit einem Preis für die „Oyster Card" auszuzeichnen. Diese Karte hat das Verkehrssystem in London tiefgreifend verändert. Die Verkehrsbehörden sind nun bestrebt, das System auch in den übrigen Städten des Landes einzuführen.

Wir haben bereits die gemeinsame technologische Plattform ITSO erstellt. ITSO wird von den Verkehrsbetrieben und den Kommunen im ganzen Land ihren eigenen Bedürfnissen entsprechend eingesetzt. Dank der gemeinsamen Spezifikationen ermöglicht das System den Fahrgästen, künftig nur eine Karte zu benutzen, um den Bus in einem Teil des Landes zu benutzen, in einem anderen Teil mit der U-Bahn zu fahren, ein Fahrrad zu mieten oder eine Bahnkarte zu kaufen. All das mit einer einzigen Karte oder einem Smartphone.

Wir haben kürzlich 15 Millionen GBP für die Entwicklung eines Diensts bereitgestellt, in dessen Rahmen kleine und mittlere Busunternehmen ihre Fahrzeuge mit den nötigen Technologien ausstatten sollen, um besser integrierte Tür-zu-Tür-Fahrten zu erlauben.

Wenn wir Bahnkonzessionen vergeben, die einem bestimmten Unternehmen den Betrieb einer Bahnstrecke für eine bestimme Anzahl von Jahren erlauben, gehört die Einführung der ITSO-Plattform für alle Bahntickets auf dieser Strecke zu den Vertragsbedingungen.

Mit der Zeit wird das gesamte Bahnnetz des Landes auf diese Weise auf E-Tickets umgestellt. Erst letztes Jahr stellte der Finanzminister 45 Millionen GBP bereit, die London und dem Südosten des Landes bei der Umstellung helfen sollen. Unser Ziel ist es, bis 2014 die Mehrheit der Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln auf E-Tickets umzustellen. Bis jetzt sieht es so aus, als ob wir diese Vorgabe fristgerecht umsetzen können.

Die Einführung von E-Tickets hat zwei Vorteile. Erstens ermöglichen E-Tickets, die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu steigern. Sie machen öffentliche Verkehrsmittel zugänglicher, nutzerfreundlicher sowie einfacher und schneller benutzbar. Außerdem sind die Zeiten endgültig vorbei, in denen man an der Bushaltestelle eintraf und nicht wusste, wie viel die Busfahrt kostet - oder ohne das richtige Kleingeld in der Tasche zu haben.

Der zweite Vorteil betrifft die Preise, d. h. die Preise der öffentlichen Verkehrsmittel könnten viel komplexer gestaltet werden als je zuvor. Bislang waren wir in Großbritannien daran gewöhnt, zu den Hauptverkehrszeiten mehr für ein Ticket zu bezahlen als außerhalb dieser Tageszeiten. Diese Vision der Preisgestaltung ist stark vereinfacht und berücksichtigt nicht alle Aspekte. Das bedeutet zum Beispiel, dass der erste Zug nach 9:30 Uhr meistens völlig überfüllt ist.

E-Tickets ermöglichen eine differenziertere Preisgestaltung. Wir könnten zum Beispiel den Kunden eine Ermäßigung anbieten, die sehr früh zur Arbeit fahren. Oder wenn ein Zug immer überfüllt ist, könnten wir vielleicht den Preis dieses Zuges leicht erhöhen und so manche Fahrgäste dazu veranlassen, früher oder später zu fahren.

Dieses Konzept hat einen beträchtlichen Einfluss auf die Investitionen, da wir – wie viele andere Länder auch – dazu tendieren, in Infrastrukturen zu investieren, die vielleicht drei oder vier Stunden täglich maximal ausgelastet sind, und dann die übrigen 20 Stunden weit unter der Auslastungsgrenze betrieben werden. So werden öffentliche Gelder nicht optimal eingesetzt. Wenn wir die Fahrgäste über die Preisgestaltung dazu anregen können, zu anderen Zeiten zu fahren und so die Verkehrsmittel über längere Zeit besser auszulasten, müssen wir weniger in neue Infrastrukturen investieren und können den Kunden gleichzeitig ein angenehmeres Fahrerlebnis bieten.

Wir werden die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel vereinfachen und so die Wirtschaft, die soziale Mobilität und den Umweltschutz fördern.

Mr. Pat Cox (Moderator):
Vielen Dank, Herr Minister. Ihre Bemerkungen bestätigen Herrn Seinos Beobachtungen bezüglich der Interoperabilität der Zahlungssysteme. Erlauben Sie mir nun bitte, dem zweiten Redner aus der Wirtschaft das Wort zu erteilen. Bill Meahl ist Chief Commercial Officer von DHL, dem weltweit tätigen Logistikunternehmen.

Öffentliche Ministersitzung
Transkript



Mr. Bill Meahl,
Chief Commercial Officer,
DHL (Deutschland)

Ich freue mich, heute vor Ihnen aus der Sicht eines weltweit tätigen Logistik- und Speditionsunternehmens sprechen zu dürfen, das mit 470.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in 220 Ländern agiert und jeden Tag bestrebt ist, für seine Kunden nahtlose Transport- und Logistiklösungen zu konzipieren.

In Diskussionen über Wirtschaftsentwicklung, Wohlstand und wichtige gesellschaftliche Fragen wird die Rolle der Logistikbranche oft unterschätzt. Logistik verbindet die Welt. Logistik ist der Hauptpfeiler des Welthandels und beeinflusst sowohl das Wirtschaftswachstum als auch den Wohlstand auf der ganzen Welt. In der EU erwirtschaftet die Logistik jährlich mehr als eine Trillion Euro Umsatz, während die digitale Wirtschaft nur 660 Milliarden Euro erzielt. Die Wettbewerbsfähigkeit hängt von der Logistik ab. Effiziente Logistik löst viele Probleme, mit denen wir konfrontiert werden.

Unternehmen wie DHL tragen dazu bei, Wohlstand durch Handel zu verteilen. Wir helfen Schwellenländern, sich zu industrialisieren, wir liefern Menschen in Not Arzneimittel und wir setzen immer mehr innovative Techniken und intelligente Logistiklösungen ein, um den Klimaschutz zu fördern. DHL schloss kürzlich die erste Global Connectedness Index-Untersuchung ab, aus der hervorgeht, dass die fortschreitende Globalisierung das Wirtschaftswachstum und den Wohlstand in der ganzen Welt deutlich anheben kann. Die Studie beurteilt 125 Länder nach der Tiefe und Breite der Integration in die Weltwirtschaft und analysiert die Verbindung zwischen globaler Verknüpfung und globalem Wohlergehen. Hier ein paar wichtige Erkenntnisse aus der Untersuchung: Das aktuelle Ausmaß der globalen Verknüpfung ist sehr viel beschränkter, als allgemein angenommen wird. Die grenzüberschreitende Integration ist je nach Land ebenfalls sehr unterschiedlich.

Den Ländern bietet sich also die Möglichkeit, ein zusätzliches Wachstum in Milliardenhöhe zu erzielen, wenn sie die Globalisierung durch Maßnahmen des öffentlichen und des privaten Sektors fördern. Nahtloser Verkehr unterstützt das nachhaltige Wachstum und ist das wichtigste Glied der globalen Lieferketten.

Was passiert, wenn Lieferketten unterbrochen werden? Wenn wichtige Bauteile in der Automobilindustrie nicht rechtzeitig ankommen, muss eine ganze Fertigungsstraße stillgelegt werden, wodurch sechsstellige Verluste entstehen. 45 Prozent der Festplatten der Welt werden in Thailand hergestellt. Unternehmen in der ganzen Welt litten letztes Jahr unter den Auswirkungen der schrecklichen Überflutungen, die Thailand heimsuchten. Noch ein Beispiel: In den Biowissenschaften können wichtige Studien unterbrochen und die Einführung neuer Medikamente deutlich verzögert werden, wenn die klinischen Proben nicht rechtzeitig dort ankommen, wo sie erwartet werden.

Nahtloser Verkehr ist deshalb eine wahre Herausforderung und damit eines der Hauptziele der Logistikbranche. Wir sind bestrebt, alle Verkehrsträger dort einzusetzen, wo sie am besten passen, um möglichst effiziente Lieferketten und nachhaltige Lösungen für unsere Kunden zu erstellen. Auch der Umweltschutz ist uns ein wichtiges Anliegen. DPDHL will bis 2010 die Emissionen je befördertem Artikel um 30 Prozent senken. Aus diesem Grund wählen wir immer den Verkehrsträger mit dem niedrigsten Kohlendioxidausstoß, der eingesetzt werden kann. Wir stellen von Luft- auf Seeverkehr um, von Straße auf Bahn, benutzen weniger Container- und weniger Lastkraftwagen. Das hilft uns und unseren Kunden, effizienter zu arbeiten und die Emissionen zu reduzieren. Viele Kunden auf der ganzen Welt sind mit den Umstellungen einverstanden. Manche können durch das Ausweichen auf den Seeweg und den Schienenverkehr bis zu 50 Prozent der Kosten einsparen. Wichtige, zerbrechliche und sehr wertvolle Frachten werden weiterhin im Flugzeug befördert werden, aber für andere Güter gibt es heute eine breite Palette von Möglichkeiten.

Die Möglichkeiten des Kombitransports reichen von der billigsten bis hin zur teuersten Art, Fracht zu befördern. Kombiverkehr fördert den nahtlosen Verkehr und das Wirtschaftswachstum, indem er unsere Kunden in der ganzen Welt besonders effizient verbindet.

Nehmen wir als Beispiel einen Kunden, der etwas mit DHL von Chengdu in China nach Hamburg befördern will. Er kann nun aus einem breit gefächerten Spektrum von Lösungen wählen, die sich oft kombinieren lassen und von der einfachen Luftfracht, die am nächsten Tag ankommt, über Kombinationen aus Schienentransport und Luftfracht, die neun bis zehn Tage dauern, oder aus See- und Luftfracht, die vielleicht zwanzig Tage brauchen, bis hin zur

Beförderung als reine Seefracht, die 30 Tage oder länger dauert, reicht. Ferner gibt es internationale Schienenfrachtverkehre, die mit Straßentransport assoziiert werden, oder unseren neuen „Door to More"-Service, der den interkontinentalen Luftfrachtverkehr mit dem Landtransport kombiniert.

2030 werden 60 Prozent der Weltbevölkerung in Städten leben. Die Städte werden sich durch diesen Zufluss immer schneller zu Mega-Cities entwickeln. Vor diesem Hintergrund passen wir unsere City-Logistikkonzepte den neuen Gegebenheiten an, damit sie umweltverträglich sind, den dichten Stadtverkehr nicht weiter belasten und Kosten auf der Ebene der Lieferkette einsparen, die dem Verbraucher zugutekommen. Der Schwerpunkt liegt hier auf der Konsolidierung, der Zusammenarbeit und der Suche nach der besten Logistik für den letzten Kilometer.

Die Nachfrage nach multimodalen Verkehrsservices ist stark. See-, Schienen-, Straßen- und Luftverkehr haben alle eine Rolle zu spielen. Die nahtlose Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger ist wesentlich, um die Lieferkette in Bewegung zu halten und so das Wirtschaftswachstum zu fördern und die Entwicklung der Schwellenländer zu unterstützen. Sie trägt auch entscheidend zum Umweltschutz bei.

Der Logistiksektor muss konsequent in Infrastrukturen und Innovationen sowie in die richtigen Anlagen und Ausrüstungen investieren. Er muss auch, wo immer es möglich ist, die Umstellung auf effizientere und umweltverträglichere Verkehrsmittel fördern und die Vorteile der nahtlosen Verknüpfungen optimieren.

Wir alle bei DHL engagieren uns für Nahtlosigkeit, aber wir können sie nicht ganz allein umsetzen. Politiker und Gesetzgeber müssen ihren Teil dazu beitragen. Ein einheitlicherer politischer und gesetzlicher Rahmen würde die Komplexität verringern, Innovationen unterstützen und den nahtlosen Umstieg zwischen den Verkehrsträgern fördern.

Wenn Staaten und Gesetzgeber die nahtlosen Lieferketten des 21. Jahrhunderts aufbauen wollen, dürfen sie sich nicht mehr auf einzelne Verkehrsträger konzentrieren sondern müssen eine integrierte Strategie entwickeln. Dazu bedarf es der Kooperation und der Koordination zwischen der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft. Lieferketten brauchen moderne, gut gewartete Verkehrsinfrastrukturen. Wir sind bereit, in unsere eigene Infrastrukturen zu investieren, und tun es auch jeden Tag. 2011 wandten wir für die Logistikinfrastrukturen in unserem Geschäftsbereich mehr als 1,7 Milliarden Euro auf. Die Planung und die Koordination der Infrastrukturen und Netze sollten allerdings auch zu den staatlichen Prioritäten gehören.

Ich möchte auch unterstreichen, dass harmonisierte Verfahren und Standards sehr wichtig sind, so zum Beispiel an Grenzen und bei der Zollabfertigung, wobei einheitliche Zölle einzuhalten sind. Im globalen Geschäft verlangen unsere Kunden einfache, nachhaltige Lösungen sowie die Bereitschaft, immer eine Antwort zu finden. Wir möchten die Verkehrsminister und Behörden ebenfalls bitten, danach zu streben, damit wir alle das nachhaltige Wachstum ankurbeln und so zum weltweiten Wohlstand, der Entwicklung der Menschen und Nationen und zum Umweltschutz beitragen. Vielen Dank.

Mr. Pat Cox (Moderator):
Herr Meahl, vielen Dank für diese Präsentation. Ihre Bemerkung bezüglich der Maßnahmen der öffentlichen Hand hat mich beeindruckt. Der Privatsektor verlangt nahtlose Entscheidungsfindungen im öffentlichen Sektor und der öffentlichen Arena sowie nahtlose Logistik im Verkehr. Ich freue mich, jetzt dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Herrn Dr. Scheuer, das Wort zu erteilen.





Parlamentarischer Staatssekretär
Dr. Andreas Scheuer
(Germany)

Ich würde gern eine politische Antwort auf Herrn Meahls Bemerkungen geben. Als Exportland ist Deutschland daran interessiert, seine Logistik auszubauen und zu erweitern, deshalb ist es umso wichtiger, dass wir unsere Denkkappen aufsetzen und herausfinden, wie wir die Schnittstellen verbessern und sie intelligenter koordinieren können. Das ist eine Aufgabe für jedes einzelne Land, aber auch eine internationale Aufgabe.

Wir brauchen einheitliche, harmonisierte Standards, um die Logistikprozesse der Unternehmen zu erleichtern. Wir haben ein bundesweites Förderprogramm für trimodale Umschlagzentren. Wir alle streben eine intelligente Koordination der einzelnen Verkehre an. Meiner Meinung nach ist es ein Fehler, wenn die Verkehrspolitik versucht,

den Verkehr zu vermeiden. Meines Erachtens geht es darum, den Verkehr klug und intelligent zu verwalten. Und hier könnten wir Wasserwege als Alternative nutzen.

Wir haben lang über Mobilität und Verkehr in der Stadt gesprochen. Besonders in der Logistik ist ein Trend hin zu Tür-zu-Tür-Lösungen zu beobachten, die von großen Unternehmen angeboten werden. Herr Meahl hat das angemerkt und auch der Leipziger Flughafen ist ein gutes Beispiel dafür. Die Anbindung des Flughafens an den Straßen- und Schienenverkehr ist ein voller Erfolg. Es wurde eine Drehscheibe geschaffen, die eng mit verschiedenen Verkehrsträgern verknüpft ist. Deshalb ist es umso wichtiger, intelligente Systeme zu schaffen. Unserer Industrie wird hier die Gelegenheit geboten, innovative Lösungen zu entwickeln.

Ich glaube Herr Kallas besuchte gestern DHL. Wir waren alle von der Umstellung auf umweltfreundliche Logistik beeindruckt, die man dort beobachten kann. Auch für Deutschland handelt es sich um eine Innovation. Wir wollen damit zeigen, dass wir Logistiksysteme so verbessern können, dass das Image der Logistik weltweit davon profitiert. Meiner Ansicht nach sind Verkehrspolitiker Wirtschaftspolitiker, weil sie mit Infrastrukturen für Wirtschaftswachstum sorgen. Logistik muss funktionieren, Infrastrukturen müssen funktionieren, beide zusammen garantieren den einzelnen Nationen den wirtschaftlichen Erfolg. Vielen Dank.

Mr. Pat Cox (Moderator):
Vielen Dank. Wir haben von Herrn Seino über die japanischen Bahnen gehört, Herr Meahl hat über globale Logistik gesprochen. Jetzt kommen wir zu Herrn Nilsen, dem Geschäftsführer des Flughafens Oslo. Wir gehen von der globalen zur lokalen Ebene, aber diese lokale Ebene bietet uns ein großartiges Beispiel für Nahtlosigkeit. Herr Nilsen, ich erteile Ihnen das Wort.



OSL

Mr. Nic Nilsen,
Geschäftsführer, Flughafen Oslo (Norwegen)

Ich möchte damit beginnen, dass Luft- und Schienenverkehr am Flughafen wirklich nahtlos verknüpft sind. In Europa gibt es einige gute Beispiele wie Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt, Zürich und der neue Flughafen in Berlin. Wir sehen verschiedene Produkte wie CTXS, Nah- und Regionalverkehrszüge sowie Hochgeschwindigkeitszüge.

Ich möchte gern den Flughafen Oslo als Beispiel nehmen. Norwegen ist ein kleines Land. Obwohl wir nur 5 Millionen Einwohner haben, verzeichneten wir 2011 auf unseren 46 Flughäfen 45 Millionen Fluggäste. Sie dürfen nicht vergessen, dass Norwegen ein langes, schmales Land ist und dass Fliegen bei Entfernungen von mehr als 300 km die einfachste Art der Fortbewegung ist. Wir fliegen am häufigsten in Europa und brauchen die Intermodalität, um die Einwohner einander näher zu bringen. Der Flughafen Oslo ist die Drehscheibe in unserem System. Er wurde 1998 in Betrieb genommen, ist also relativ neu. 2011 wurden hier 21 Millionen Passagiere abgefertigt.

Der ehemalige Flughafen Fornebu war bei den Reisenden sehr beliebt, weil er nah am Stadtzentrum liegt. Der neue Flughafen liegt 50 km nördlich der Hauptstadt und wurde sowohl von den Fluggästen als auch vom Flughafenpersonal mit Skepsis aufgenommen. Das Parlament traf jedoch eine sehr weise strategische Entscheidung: Es beschloss, eine neue Bahn von der Stadt zum Flughafen zu bauen, auf der Züge mit bis zu 210 Stundenkilometern verkehren können, und sorgte dafür, dass der Bahnhof am Flughafen voll ins Terminal integriert wurde.

Zudem wurde ein neues Unternehmen gegründet, das die Strecke mit brandneuem rollenden Material betreiben sollte. Ziel war es, den Flughafen nahtlos an Oslo und Umgebung anzubinden. Die Fahrt vom Hauptbahnhof Oslo zum Flughafen dauert 19 Minuten. Der Zug verkehrt alle zehn Minuten. Der Bahnhof am Flughafen wird auch von Nah-, Regional- und Fernzügen bedient.

Das norwegische Parlament setzte bei der Abstimmung über den Bau des Flughafens die Vorgabe, dass mindestens 50 Prozent des Verkehrs zum und vom Flughafen von öffentlichen Verkehrsmitteln übernommen werden sollen. Dieses Ziel ist auch ein Antrieb für den Flughafen Oslo. Wir sind bemüht, das Konzept weiterzuentwickeln.

Neben der Verknüpfung des Flug- und Schienenverkehrs haben wir auch ein dichtes Busnetz, einen Shuttle-Service und Fernbusse mit mehr als 200 Abfahrten pro Tag von einem eigenen Busbahnhof neben dem Terminal.

2011 hatten die Flughafenzüge einen Anteil von 36 Prozent, die anderen Züge 8 Prozent und die Busse 20 Prozent. Das sind insgesamt 64 Prozent und damit das beste Ergebnis in ganz Europa. Weltweit werden wir nur von Tokio Narita und

Nagoya übertroffen. Wir haben also die Vorgabe des Parlaments weit übererfüllt.

Welche Lehren können aus unserer Erfahrung gezogen wurden? Echte Integration des Bahnhofs ins Flughafenterminal: Er befindet sich genau in der Mitte. Effiziente, natürliche Logistikströme: Die Züge verkehren im 10 Minuten-Takt. Fahrpläne sind nicht mehr nötig, die Züge sind sehr pünktlich und die Fahrgäste sind bereit, dafür zu bezahlen. Das Unternehmen, das den Flughafen bedient, verbucht gute Finanzergebnisse. Das Produkt wird ständig weiterentwickelt: Der Flughafen hat die Bahngesellschaft ermutigt, den Fahrplan auszubauen und sie zu diesem Zweck in der Startphase finanziell unterstützt.

Heute fahren mehr als die Hälfte der Passagiere ohne Ticket. Sie führen ihre Kreditkarte am Anfang und am Ende der Fahrt über ein Lesegerät. Wenn sie eine Quittung brauchen, wird sie ihnen als E-Mail zugesandt. Während der Fahrt zum Flughafen erhalten sie aktuelle Informationen über die Abflüge sowie die Wartezeit an der Sicherheitskontrolle auf dem Flughafen.

Als Flughafenbetreiber mit ausgezeichneten Beziehungen zu den Flug- und Bahngesellschaften sind wir gut aufgestellt, um Foren für sie einzurichten, damit sie ihre Strategien besser koordinieren können. Unser Streben, für öffentliche Verkehrsmittel einen hohen Anteil am Gesamtverkehr zu erzielen, verleiht dem Flughafen ein positives Image in der Öffentlichkeit.

Was treibt das Streben nach einer besseren Vernetzung des Luft- und Schienenverkehrs an? Verbesserte Schienenverbindungen vergrößern das Einzugsgebiet und ein größeres Einzugsgebiet erhöht die Passagierzahlen in den Flughäfen. Aus diesem Grund treiben Flughäfen die Vernetzung mit Bahnen bereitwillig voran. Wettbewerbsvorteil: Fluggesellschaften bevorzugen Flughäfen mit einem guten öffentlichen Verkehrssystem. Bei Verhandlungen mit Fluggesellschaften über neue Strecken hat sich herausgestellt, dass unsere nahtlose Anbindung an den Schienenverkehr ein wichtiges Argument ist. Die Anreise mit dem Auto ist heute oft problematisch, weil die Straßen verstopft sind. Deshalb haben Bahnen einen klaren Vorteil.

In Mitteleuropa werden immer mehr Hochgeschwindigkeitszüge eingesetzt. Sie ersetzen Kurz- und Mittelstreckenflüge. Auch das schafft Nachfrage nach Verbindungen zu unseren Flughäfen, für Langstreckenflüge zum Beispiel.

Wenn öffentliche Verkehrsmittel einen hohen Anteil am Verkehr haben, verringert das auch den Kohlendioxidausstoß. Das Image des Flugverkehrs ist negativ behaftet, was Emissionen betrifft. Es muss uns aber erlaubt werden, zu wachsen. Ein hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs wird uns dabei unterstützen.

Wo ist nun das Potenzial für noch nahtlosere Verknüpfungen? Ich möchte Folgendes unterstreichen: eine nahtlose und effiziente Gepäckbeförderung. Es gilt, die Logistik- und die Sicherheitshindernisse zu umgehen. Sicherheitsfragen hemmen oft neue Ideen und Konzepte. Hoffentlich können neue Techniken und risikobasierte Ansätze zu Sicherheitsfragen zur Entwicklung neuer Konzepte für Passagiere und ihr Gepäck beitragen. Die Abstimmung der Flug- und Fahrpläne und die Koordination der Buchungssysteme, damit die gesamte Reise, d. h. Bahnfahrt und Flug, in einem Vorgang gebucht werden kann, sollten verbessert werden. Eine Kooperation der Fluggesellschaften und Bahnbetreiber bei der Ausstellung von Tickets: Hier gibt es Verbesserungspotenzial, auch die Bahnhöfe könnten modernisiert werden.

Die Finanzierung der Infrastrukturen, die wir für nahtlose Systeme brauchen, ist oft schwierig, weil die Beträge, die auf dem Spiel stehen, hoch sind. Dem Staat kommt hierbei eine wichtige Rolle zu. Auf dem Flughafen Oslo hat das bestehende Terminal seine volle Kapazität erreicht. Seit 2007 planen wir einen Ausbau. Die Bauarbeiten haben letztes Jahr begonnen. Die Konzession, die uns das Verkehrsministerium gewährt hat, fordert einen Anteil des öffentlichen Verkehrs von mehr als 65 Prozent. Diesen Prozentsatz können wir nur mit einer effizienten und nahtlosen Verknüpfung des Luft- und Schienenverkehrs erzielen. Und genau das streben wir an. Vielen Dank.

Mr. Pat Cox (Moderator):
Ich danke Ihnen, Herr Nilsen. Jetzt freue ich mich, dem stellvertretenden Verkehrsminister von Russland, Herrn Aristow, das Wort zu erteilen.




Stellvertretender Verkehrsminister **Sergey Aristov** (Russland)

Der Verkehrssektor wird immer komplexer. Neben der Pünktlichkeit ist auch die Servicequalität

wesentlich. Wir müssen neue Strecken, neue Technologien und neue IT-Systeme anbieten.

Wenn wir praktische und umsetzbare Lösungen entwickeln wollen, müssen wir den Schwerpunkt auf die Kooperation der einzelnen Verkehrsträger legen und dürfen sie nicht gegeneinander ausspielen. Wir müssen besser zusammenarbeiten, um die einzelnen Verkehrsmittel in ein System zu integrieren. Um den Verkehr besser zu organisieren, müssen wie neue Wege der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit finden, so zum Beispiel bei der Zollabfertigung.

Die russische Verkehrsstrategie beruht auf der Tatsache, dass Russland ein Transitland ist. Wir entwickeln sowohl Technologien als auch Infrastrukturen. Wir verabschieden auch neue Verkehrsgesetze. Die Bahnsysteme setzen neue Dokumente ein, um den Güterverkehr zwischen den Staaten zu erleichtern. Die Verkehrsvorschriften wurden ebenfalls abgeändert und wir setzen die Arbeit an den nationalen Verkehrsvorschriften fort.

Wir modernisieren gegenwärtig die Hauptverkehrskorridore in Russland, insbesondere zwischen Russland, der Ukraine und Weißrussland sowie die Korridore zu den Häfen. Wir arbeiten mit Kasachstan und China zusammen und befassen uns mit einem internationalen Verkehrsprojekt, einem Korridor zwischen Sankt Petersburg und dem Gelben Meer, das Europa mit Westchina verbinden soll. Mit unseren Partnern arbeiten wir an einer Kette von Logistikzentren – multifunktionalen Terminals – die unseren Kunden ausgezeichnete Services bieten sollen. Wir konzentrieren uns auf die intermodale Kooperation, die Verbesserung der Zollabfertigungsverfahren, die Integration der einzelnen Verkehrsträger.

Die russische Bahngesellschaft baut neue Bahnterminals, um neue Infrastrukturen für den Schienenverkehr einzurichten. Gegenwärtig sind 50 Logistikzentren in Bau. In den Hafenterminals im Westen und Süden Russlands und am Schwarzen Meer, die an den Kreuzungen der internationalen Korridore liegen, wollen wir intermodale Logistikzentren einrichten. Das Projekt sollte bis 2015 abgeschlossen sein. Ein Zentrum, in dem der Schienen- und der Straßenverkehr zusammentreffen, ist 100 Hektar groß.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, ich möchte gern Folgendes unterstreichen: Wie Sie wissen, haben Häfen immer einen Schwachpunkt, nämlich die Straßen, die zu den Häfen führen. Hier gibt es nur einen Weg, die Infrastruktur auszubauen, obwohl das nicht ausreichen mag. 2012 soll die Hafenkapazität in Russland um 75 Millionen Tonnen erweitert werden, damit wir 2016 eine Hafenkapazität von 770. Millionen Tonnen haben.

Es geht dabei nicht nur um den Ausbau der Häfen und Infrastrukturen, sondern auch um die Integration der Hafenterminals mit den Schienen- und Straßensystemen. Das ist sehr wichtig. Wenn wir über technische Lösungen, über die Entwicklung des Containerverkehrs sprechen, dann meinen wir neue technische Möglichkeiten, die es erlauben könnten, Frachten in sieben Tagen über mehr als 9.000 km zu befördern.

Die Stadt- und die Verkehrsplanung sind ebenfalls von großer Bedeutung. In den letzten beiden Jahren haben wir uns mit diesen komplexen Fragen befasst. Es handelt sich um einen ganzheitlichen Ansatz zur Verkehrs- und Stadtentwicklung, wie wir ihn bereits in Moskau, Noworossijsk und Sankt Petersburg praktizieren.

Ein weiterer Punkt, den wir ebenfalls für wesentlich halten: Heute haben wir über den Flugverkehr und die Probleme infolge des Vulkanausbruchs in Island gehört und darüber diskutiert, wie wir in solchen Situationen reagieren sollten. Wir haben bereits ein Programm und freuen uns, mit unseren ausländischen Kolleginnen und Kollegen darüber zu sprechen, damit wir künftig besser zusammenarbeiten können. Ich danke Ihnen vielmals.

Mr. Pat Cox (Moderator):
Herr Aristow, vielen Dank.
Unsere Sitzung neigt sich dem Ende zu. Ich möchte noch einmal unseren Gastrednern ganz herzlich danken. Herr Seino erinnerte uns an die Bedeutung der intermodalen Integration und der Integration miteinander im Wettbewerb stehender Bahngesellschaften. Er unterstrich, wie wichtig die Anbindung der Flughäfen für die nahtlose Mobilität ist, beschrieb ein hoch entwickeltes Tarifverwaltungssystem und erörterte, wie Fahrgäste bei Störungen in Echtzeit informiert werden können.

Bill Meahl von DHL sprach über die verbindende Rolle der Logistik. Ich finde es faszinierend, dass die europäische Logistikbranche jährlich 1 Trillion Euro Umsatz erwirtschaftet, während die digitale Wirtschaft 660 Millionen Euro erzielt. Er hob das sehr ehrgeizige Ziel von DHL hervor, das darin besteht, die Treibhausemissionen bis 2010 um 30 Prozent zu verringern. Damit würde sein Unternehmen eine Vorreiterrolle einnehmen.

Herr Meahl erwähnte auch die Notwendigkeit, Gesetze und Vorschriften zu vereinfachen, die Innovation zu fördern und die Normen zu harmonisieren. Ich war beeindruckt, dass DHL davon ausgeht, dass es immer eine Lösung gibt. Diese Auffassung ist wohl auch eine Aufforderung an die Politiker, eine ähnliche Einstellung anzunehmen.

Dann kam Herr Nilsen mit einer lokalen Perspektive, aber globalen Themen: die nahtlose Anbindung von Flughäfen an den Schienenverkehr, Pünktlichkeit, Qualität, Zahlungsmethoden, die permanente Weiterentwicklung des Produkts, Fragen der Sicherheit, neue Technologien und wie sie sich entwickeln könnten.

Diese Beiträge waren hochinteressant. Wir danken Ihnen dafür. Ich möchte mich auch bei den Ministern für ihre Kommentare bedanken, und ich danke den Gästen für ihre Beiträge. Jetzt erteile ich wieder der Präsidentschaft und damit Herrn Yoshida das Wort.

Vorsitzender und stellvertretender Verkehrsminister Osamu Yoshida (Japan)

Ich danke unserem Moderator. Heute haben erstmals Vertreter der Wirtschaft an der Ministersitzung teilgenommen. Wir hatten eine interessante Debatte über die Umsetzung des nahtlosen Verkehrs und die Kooperation der einzelnen Verkehrsträger.

Ich möchte diese Gelegenheit ergreifen, um den Delegationen der einzelnen Länder unter der Leitung ihrer Minister, den Rednern und dem Vorsitzenden von JR East, Herrn Seino, dem CCO von DHL, Herrn Meahl, und dem Geschäftsführer des Flughafens Oslo, Herrn Nilsen, zu danken. Ich danke allen sehr herzlich. Und ich danke auch dem Moderator, Herrn Cox, für seine Bemühungen. Jetzt würde ich gern Herrn Kloth, den kommissarischen Generalsekretär, bitten, einige Worte zu sagen.



International Transport Forum

Dr. Hans Michael Kloth, Kommissarischer Generalsekretär, Weltverkehrsforum

Sehr geehrte Minister und Landesvertreter, ich möchte zuerst Pat Cox danken, der sich mit uns in unbekannte Gewässer gestürzt und die Sitzung ausgezeichnet moderiert hat.

Diese offene Ministersitzung gehört zu den Innovationen des diesjährigen Weltverkehrsforums. Ich persönlich finde, dass das neue Format gut funktioniert. Wir hoffen von Ihnen zu hören, ob es Ihnen auch zusagt.

Vielen Dank, dass Sie alle nach Leipzig gekommen sind. Ich danke Ihnen für Ihren Beitrag zum Erfolg dieses Gipfeltreffens. Dieses Jahr zählen wir mehr Teilnehmer, mehr Medienvertreter und auch mehr Minister als je zuvor. Das beweist, dass wir ein dynamisches, sich weiter entwickelndes Event sind.

Ich möchte Ihnen allen persönlich dafür danken, dass Sie uns in der Sitzung unter Ausschluss der Öffentlichkeit geholfen haben, einige schwierige Entscheidungen zu treffen. Ich möchte an dieser Stelle William Shakespeare zitieren: „Ende gut, alles gut". Für andere Ergebnisse würden mir andere Shakespeare-Zitate einfallen, aber glücklicherweise passt dieses heute am besten. Sie haben dem neuen Generalsekretär einstimmig sein neues Mandat verliehen, er wird darauf aufbauen können und dem Forum die Dimension verleihen, die es verdient.

Ich möchte der japanischen Präsidentschaft danken, die mehr zu tun hatte, als alle Präsidentschaften zuvor. Ich möchte auch Herrn Yoshida persönlich danken, dass er die Einladung so schnell angenommen hat. Ich möchte ihn bitten, sein Team Herrn Minister Maeda zu empfehlen.

Schließlich möchte ich als scheidender Kommissarischer Generalsekretär meiner Hoffnung Ausdruck verleihen, dass die Minister dem Transport Management Board gute Leitlinien geben. Das, was wir im kommenden Jahr unternehmen, hängt zu einem gewissen Grad davon ab, wie wir unsere Entscheidungen treffen. Das Weltverkehrsforum besitzt ein enormes Potenzial. Wenn wir wollen, dass es weiter steigt, müssen wir vielleicht Ballast abwerfen. Ich danke Ihnen vielmals.

Vorsitzender und stellvertretender Verkehrsminister Osamu Yoshida (Japan)

Vielen Dank, Herr Kloth. Herr Kloth hat seine Rolle als kommissarischer Generalsekretär ausgezeichnet gespielt. Ich danke Ihnen vielmals für Ihre Bemühungen und Ihre Zusammenarbeit und freue mich, dass wir diese Sitzung so erfolgreich abschließen konnten. Herzlichen Dank an Sie alle. Ich erkläre die Sitzung nun für geschlossen.

Runde Tische der Minister

Erstmals in der Geschichte des Weltverkehrsforums wurden 2012 vier runde Tische der Minister beim Jahresgipfel in Leipzig veranstaltet. Diese vertraulichen Gespräche verliehen den Verkehrsministern die Möglichkeit, mit hochrangigen Vertretern der Wirtschaft und Leitern internationaler Organisationen in einer dynamischen Diskussion verschiedene aktuelle Verkehrsfragen offen zu erörtern. Die Teilnehmer an drei der Runden Tische einigten sich auf gemeinsame Erklärungen ab und bewiesen damit die Relevanz dieses neuen Formats. Die gemeinsamen Erklärungen wurden von den Ministern während der Ministersitzung zur Kenntnis genommen und der Erklärung der Verkehrsminister als Anhang beigefügt. Sie werden dazu beitragen, die künftige Verkehrspolitik zu prägen.

Die Zukunft der Autoindustrie

Der erste runde Tisch behandelte die **Zukunft der Automobilindustrie** mit den Schwerpunkten Verkehr in den Städten, vernetzte Fahrzeuge und intelligente Infrastrukturen. Die heute gebauten Wagen sind sicherer, effizienter und erschwinglicher als je zuvor und dennoch hat sich das „Erbgut" des Autos seit mehr als einem Jahrhundert kaum geändert, obwohl die Welt einen tiefgreifenden Wandel erfahren hat. Als die ersten Autos aus den Werken rollten, war unsere Gesellschaft zum Großteil rural. Heute lebt mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten und somit werden auch Kraftfahrzeuge hauptsächlich in urbanen Gebieten gefahren.

Die Diskussion konzentrierte sich darauf, wie sich das Auto entwickeln muss, damit es in eine sich wandelnde urbane Welt mit immer dichterem Verkehr passt. Werden die Konvergenz der Fahrzeuge, Telekommunikationsnetze, Lokalisierungsdaten in Echtzeit und Smartphones dem Auto helfen, sich an das 21. Jahrhundert anzupassen? Die Verkehrsminister erkundigten sich nach neuen Trends und Services in der Pipeline der Automobilindustrie, während sich die Vertreter aus der Wirtschaft für künftige Gesetzesänderungen interessierten, die die Politiker erwägen. Die Konvergenz der Tendenzen im öffentlichen und im privaten Sektor wird letzten Endes die Zukunft des Autos prägen.

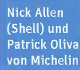


Teilnehmer (v.l.n.r.): **Zhenglin Feng**, Vizeminister für Verkehr, China - **Patrick Oliva**, Senior Vice-President, Strategic Anticipation and Sustainable Development, Michelin, Frankreich - **Hiroyuki Watanabe**, Präsident von ITS Japan, und technischer Geschäftsführer von Toyota Motor Corporation, Japan - **Jean Todt**, Präsident, Internationaler Automobilverband (FIA) - **Ivan Hodac**, Generalsekretär, Verband der europäischen Automobilhersteller (ACEA) - **Monika Jones**, Moderatorin - **Andreas Scheuer**, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland - **Santoso Eddy Wibowo**, Politischer Berater, Minister für Verkehr, Indonesien - **Helmut List**, Vorsitzender der Geschäftsführung, AVL List GmbH, Österreich - **Jean-Luc di Paola-Galloni**, Vizepräsident Sustainable Development and External Affairs, Valeo, Frankreich - **Nick Allen**, Vizepräsident Downstream Managementberatung und CO_2, Shell International – **Chadchart Sittipunt**, Stellvertretender Minister für Verkehr, Thailand - **Gerry Brownlee** (nicht im Bild), Verkehrsminister, Neuseeland



Jean Todt mit Chadchart Sittipunt und Andreas Scheuer

Nick Allen (Shell) und Patrick Oliva von Michelin







Minister Do-Youp Kwon

Minister E. E. Mangindaan und Bernhard Meyer



Schiffssicherheit

Schiffssicherheit lautete des Thema des zweiten runden Tisches der Verkehrsminister. Die jüngsten Ereignisse, insbesondere das Kentern der Costa Concordia vor der italienischen Küste im Januar 2012, haben die Aufmerksamkeit auf die mangelnde Sicherheit von Kreuzfahrtschiffen gelenkt, die vor Katastrophen nicht gefeit sind. In den letzten zehn Jahren hat sich die Kapazität der Kreuzfahrtschiffe deutlich erhöht. Manche befördern mehr als 10.000 Fahrgäste. Ferner befahren Kreuzfahrtschiffe immer abgelegenere Gebiete wie die Arktis. Aus diesem Grund sollte das Konzept, dem zufolge jedes Schiff sein eigenes Rettungsboot ist, sehr ernst genommen werden.

In einer gemeinsamen Erklärung vereinbarten die teilnehmenden Verkehrsminister und Führungskräfte aus der Schifffahrt sowie der Generalsekretär der Internationalen Schifffahrtorganisation (IMO), Koji Sekimizu, eine Überprüfung der Schiffssicherheit unter der Leitung der IMO anzustoßen. Ferner begrüßten sie die von Deutschland vorgebrachten Vorschläge zu vorgeschriebenen Evakuierungsübungen und strengeren Regeln für lebensrettende Geräte, die ebenfalls von der IMO geprüft werden sollen.

Die gemeinsame Erklärung befindet sich im Volltext auf Seite 71.



Teilnehmer (v.l.n.r.): **Torkild Torkildsen**, Stellvertretender Vorstandvorsitzender, Hurtigruten ASA, Norwegen - **Thomas Strang**, Vizepräsident, Carnival Corporation, Vereinigte Staaten - **Michael Thamm**, Präsident, AIDA Cruises, Deutschland - **Gerry Brownlee**, Verkehrsminister, Neuseeland - **Peter Ramsauer**, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland - **Robert Wright**, Moderator- **Michael Crye**, Exekutiver Vizepräsident, Cruise Lines International Association, Vereinigte Staaten - **Stefan Jäger**, Präsident, European Cruiser Association (EUCRAS) - **Koji Sekimizu**, Generalsekretär, Internationale Seeorganisation (IMO) - **Evert Erenst Mangindaan**, Verkehrsminister, Indonesien - **Do-Youp Kwon**, Minister, Land, Verkehr und Maritime Angelegenheiten, Korea - **Andrija Lompar**, Minister für Seegeschäft, Verkehr und Telekommunikationen, Montenegro - **Bernard Meyer**, Geschäftsführender Gesellschafter, Meyer Werft GmbH, Deutschland - **Peter Hinchliffe**, Generalsekretär, Internationale Schifffahrtskammer (ICS)

2.-3. Mai | Runder Tisch der Minister



Senior-Vizeminister Yoshida und Ron Widdows





Flottillenadmiral Potts mit Peter Hinchcliffe und Koji Miyahara



Sahattua Simatupang und John Y. Lu

Piraterie

Eine weitere Herausforderung, mit der die Schifffahrt konfrontiert wird, ist die **Piraterie**, die im Mittelpunkt des dritten runden Tisches der Verkehrsminister stand. Von Piraten hervorgerufene Versorgungsstörungen sind eine immer größere Gefahr für den Güterverkehr auf dem Seeweg im Besonderen und den Welthandel im Allgemeinen. Hunderte von Schiffen wurden geentert und Tausende von Besatzungsmitgliedern als Geiseln gefangen genommen. Der Schaden, der dem Welthandel jedes Jahr durch die Piraterie entsteht, wird auf 7 bis 12 Milliarden USD geschätzt.

Bewaffnete Sicherheitskräfte an Bord der Schiffe und militärische Operationen zum Kampf gegen die Piraterie sind wesentlich, um diese Bedrohung in Grenzen zu halten. Die Teilnehmer waren der Ansicht, dass nur die politische Stabilität an Land, d. h. in Somalia, zu einer nachhaltigen Lösung führen kann. Die Einheimischen müssen unterstützt werden, wenn das Problem an der Wurzel angegangen werden soll. In einer gemeinsamen Erklärung unterstrichen die Teilnehmer die Bedeutung dieser Maßnahmen und hofften, dass anlässlich der nächsten IMO-Besprechung über Piraterie neue Signale für eine Lösung gesetzt werden. Die Teilnehmer fordern die IMO-Mitgliedstaaten auf, eine internationale Grundlage für die Anwesenheit von bewaffneten Sicherheitskräften auf Schiffen zu schaffen.

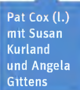
Die gemeinsame Erklärung befindet sich im Volltext auf Seite 71.



Teilnehmer (v.l.n.r.): **Peter Hinchliffe**, Generalsekretär, Internationale Schifffahrtskammer (ICS)- **Do-Youp Kwon**, Minister, Land, Verkehr und Maritime Angelegenheiten, Korea - **Denis Lebel**, Minister für Verkehr, Infrastruktur und Communities, Kanada - **Koji Sekimizu**, Generalsekretär, Internationale Seeorganisation (IMO) - **Kamen Kitchev**, Vizeminister für Verkehr, Informationstechnologie und Kommunikationen, Bulgarien - **Robert Wright**, Moderator - **Vera Kobalia**, Minister für Wirtschaft und nachhaltige Entwicklung, Georgien - **Jan Mucke**, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland - **Ron Widdows**, CEO, Vorstandsvorsitzender, Rickmers Holdings, Deutschland, und Präsident, World Shipping Council - **Chadchart Sittipunt**, Stellvertretender Minister für Verkehr, Thailand - **Osamu Yoshida**, Senior Vizeminister für Land, Infrastruktur, Verkehr und Tourismus, Japan - **Sahattua P Simatupang**, Verkehrsattaché, Botschaft der Republik Indonesien, London - **Duncan Potts**, Befehlshaber der Operation, EUNAVFOR - **Koji Miyahara**, Präsident, NYK Line, Japan - **John Y. Lu**, Präsident, Asian Shippers' Council, und National Shippers' Council, Singapur - **Norman Baker**, Parlementarischer Unterstaatssekretär für Verkehr, Vereinigtes Königreich



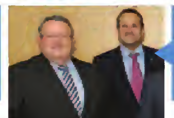




Pat Cox (l.) mit Susan Kurland und Angela Gittens



Klaus-Peter Siegloch und Lars Erik Bartnes



Minister Brownlee und Minister Varadkar

Lehren aus den Vulkanaschewolken und anderen Krisen

Lehren aus den Vulkanaschewolken und anderen Krisen hieß das Thema des vierten runden Tisches der Verkehrsminister, die sich vor allem mit den Auswirkungen dieser Krisen auf die Luftfahrt befassten. Vulkanausbrüche, Erdbeben, Tsunamis, Krieg, Terrorismus und weitere Ereignisse, die einer höheren Gewalt zuzuschreiben sind, können dazu führen, dass Flughäfen und Flugräume in einem großen Gebiet für ungewisse Zeit gesperrt werden bzw. nicht benutzt werden können und somit die Aufrechterhaltung und die Sicherheit der Luftfahrt in Frage stellen.

Angesichts der wachsenden Bedeutung der Luftfahrt für die Weltwirtschaft müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die wirtschaftlichen Folgen unerwarteter Ereignisse großen Ausmaßes zu minimieren. Die Teilnehmer waren der Ansicht, dass die Vorbereitung auf das Unerwartete ein effektives Krisenmanagement für ein breitgefächertes Spektrum von Szenarien voraussetzt. Viele Krisen und Katastrophen haben grenzüberschreitende Auswirkungen, deshalb fordern die Teilnehmer die Staaten in ihrer gemeinsamen Erklärung auf, einen internationalen Ansatz auszuarbeiten, indem sie u. a. verbindliche internationale Normen für das Krisenmanagement ausarbeiten. Weitere Empfehlungen betreffen die effiziente Kommunikation aller im Krisenmanagement involvierten Instanzen sowie die Entwicklung eines Mechanismus zur automatischen Verlängerung der Aufenthaltsbewilligungen für ausländische Reisende im Fall des Ausfalls eines Verkehrsträgers.

Die gemeinsame Erklärung befindet sich im Volltext auf Seite 71.



Teilnehmer (v.l.n.r.): **Gerry Brownlee,** Verkehrsminister, Neuseeland - **Leo Varadkar**, Minister für Verkehr, Tourismus und Sport, Irland – **Pat Cox**, Moderator - **Gerhard Adrian**, Präsident, Deutscher Wetterdienst, Deutschland (UIC) - **Lars Erik Bartnes**, Staatssekretär, Norwegen - **Susan Kurland**, Ministerialdirektorin, Luftfahrt und Aussenpolitik, Verkehrsministerium, Vereinigten Staaten - **Andreas Scheuer**, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland - **Angela Gittens**, Generaldirektorin, Airports Council International - **Klaus-Peter Siegloch**, Präsident, Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, Deutschland - **Sergey Aristov**, Staatssekretär und stellvertretender Minister für Verkehr, Russische Föderation

Finnland
- Panda eco-system for various traffic payments through individual services

Schweden
- The Swedish Doubling Project
- The Swedish Green Corridor project
- Railport Scandinavia

Kanada
- Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative (APGCI)

Deutschland
- Rail&Fly with Deutsche Bahn AG and Airberlin

Niederlande
- OV-fiets
- ULTIMATE Efficient Multimodal Hinterland Networks
- Cross chain consolidation: 4C4MORE & 4C4D
- NS Zonetaxi

Vereinigte Staaten von Amerika
- Chattanooga Riverfront Parkway
- Denver FasTracks Project
- Woodrow Wilson Bridge

Frankreich
- Grand Paris Metro
- High-speed railways between Tours and Bordeaux
- Improving the daily mobility of senior citizens in downtown Nice

Schweiz
- Rail 2000 and foll

Spanien
- Intermodal exchange stations for connecting urban transport modes: Madrid case study
- Electronic t2l initiative included in the monitoring operations services for motorways of the sea (mos4mos) project

Türkei
- KAYB S, Kayseri cycle path p
- CitySDK (ICT PSP 1.5 Open Innovation for Internet-enabl services in "smart cities")
- Marmaray Project
- Istanbulkart
- Eski ehir Light Rail Transpor System
- Kayseri Rail Transit System
- Public Transit Travel Assistar System



Fallstudien von Internationalen Organisationen

Age Platform Europe
- Establishment of an end-user platform on public transport issues at EU level
- Mediate – Tools for accessible public transport
- Aeneas Project

Center For Innovation in Transport (Cenit)
- New Bus Network for Barcelona City

Community of European Railway & Infrastructure Companies
- E.RailFreight

Deutsche Bahn Mobility Logistics Ag
- Alternative Routes Service (ARS)
- Touch&Travel
- BeMobility
- bahn.de

Eurocities
- Future Ticketing Project (FTP)

European Conference of Transport Research Institutes
- Renewability
- AMITRAN
- COFRET
- Regional bundling of material flows to optimise transports
- eCoMove
- Seamless public transport door-to-door navigation
- Application and Benefit of Electrical Transportation in Industrial Infrastructure PalletFlow

Eurocontrol
- Information for the Single European Sky
- Challenges of Growth in Aviation
- Performance in Air Traffic Management
- Total Airport Management
- Airport Collaborative Decision Making (CDM)

Federal Highway Research Institute
- RETISS Real Time Security Management System for Road Infrastructures
- SeRoN Security of Road Transport Networks
- Security Risk Management Processes for Road Infrastructure



Fallstudien

Die Frage, wie Verkehr nahtloser gestaltet werden kann, hat auf der ganzen Welt zu vielen verschiedenen Antworten geführt. Zur Verbesserung der Nahtlosigkeit werden überall neue Technologien, zukunftsweisende Formen der Zusammenarbeit, optimierte Planungsmethoden und innovative Politiken umgesetzt. Anlässlich des Gipfels 2012 bat das Weltverkehrsforum die Mitgliedstaaten und internationale Organisationen, ihre Ideen einzubringen und Best Practice-Beispiele zu identifizieren. Eine so erstellte Fallstudiensammlung, die anlässlich des Gipfels präsentiert wurde, umfasst knapp 100 Projekte. Es kann auch online auf sie zugegriffen werden: 2012.internationaltransportforum.org/outputs

Georgien
- Implementation of Open Sky Policy and integration of Georgia into the European Common Aviation Area
- Opening of new grain terminal in Poti Sea Port

Korea
- Technology for Transport Connectivity and Transfer System

Japan
- Improving Accessibility in Transport
- Improving Bus Punctuality
- Improvement of Cycling Environment
- Earthquake countermeasures for infrastructure (railways and roads)
- Promoting Electric Vehicles (EVs)
- Construction of high-speed railways
- Securing Safety of Intermodal Container Transportation on Road
- ITS (Intelligent Transport System) Spot Services
- Intelligent Transport System (ITS)
- Low Carbon City Development Guidance
- Compact City Development Using Public Transport (case of Toyama City)
- Highway Bus and Rail Ride
- Improving Railway Stations as Transport Hubs
- Ensuring Transportation to/from a Remote Island
- Railway-station-based Community Rental Cycle System in urban area
- Road development and improvement of access roads to airports and harbours
- Encouraging Safety Management of Transport Operators
- Introduction and Interoperability of Smart Card System
- Smart Inter Change

Neuseeland
- Northern Busway project
- High Productivity Motor Vehicle (HPMV) system

Fédération Internationale de l'Automobile
- Advanced Multi-Platform Traffic Information Service
- Public information and research
- RACC Infotransit Traffic Information Services

International Chamber of Shipping (ICS)
- IMO Safety and Pollution Framework
- International Convention for Safe Containers
- Rotterdam Rules

International Civil Aviation Organisation (ICAO)
- ICAO States' Action Plans on CO_2 Emissions Reduction Activities

International Road Federation
- A14 Urban motorway Paris

International Road Transport Union (IRU)
- Taxi – Anytime, Anywhere
- TRANSPark
- IRU TIR Electronic Pre-Declaration (TIR-EPD) and Real Time SafeTIR (RTS)
- Smart Move
- New Eurasian Land Transport Initiative (NELTI): Phases 1 and 2
- IRU Border Waiting Time Observatory (BWTO)

Transport Corridor Between Europe, Caucasus And Asia
- TRAX TRACECA Route Attractiveness for Seamless Connection

Vbb Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg Gmbh
- EU-SPIRIT: European travel information network


Ebene +1
Säle 1-5
Halls 1-5
Ebene 0
Mehrzweckflächen
Multi-Purpose Areas

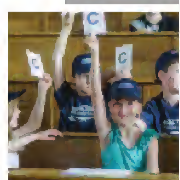


Rund um den Gipfel

Zahlreiche Außentermine begleiteten das Gipfeltreffen 2012, von Exkursionen bis hin zu geselligen Treffen, bei denen neue Kontakte geknüpft werden konnten. Die Ausstellung umfasste 37 Stände, an denen die Teilnehmer mit dem Thema des Gipfels verbundene Projekte und Produkte vorführten.
Die interessanten Nebenveranstaltungen der Partnerorganisationen unterstrichen mit den Fragestellungen des Gipfels zusammenhängende Aspekte. Schüler aus Leipzig konnten im Rahmen der Kinderuni Verkehrsexperten viele Frage stellen. Schließlich führte der Leipziger Oberbürgermeister die Teilnehmer auf dem Rad durch seine Stadt.

Unfallsimulation

Sicherheitsgurte können Leben retten





Goldene Regeln



Die Teilnehmer verpflichten sich, die Goldenen Sicherheitsregeln der FIA zu berücksichtigen (v.l.n.r): Arndt Birkigt, technischer Experte, Dekra; Jean Todt, FIA-Präsident; Jan Mücke, Parlamentarischer Staatssekretär, Deutschland; Michael Kloth, Weltverkehrsforum, Andreas Kraus, Dekra

Käpt'n Blaubär





Käpt'n Blaubär (rechts) und sein Freund, die Ratte Hein Blöd (links), aus der beliebten TV-Serie verteilen den Käpt'n Blaubär-Sicherheitscomic



Jean Todt, FIA-Präsident, zeigt bei seinem Vortrag über Sicherheit, wie wichtig Helme sind. Dieser Helm wurde von den Formel-1-Rennfahrern Michael Schumacher und Sebastian Vettel signiert und der Kinderuniversität geschenkt

Hände hoch – die Kinder stellen den Experten viele Fragen

Kinderuniversität

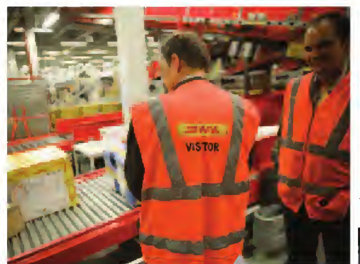
Die beliebte jährliche Kinderuni zog dieses Jahr mehr als 250 Schüler von 8 bis 12 Jahren aus ganz Sachsen an, die an den Vorträgen der Politiker und Experten über Verkehrssicherheit teilnahmen.

Jan Mücke, Parlamentarischer Staatssekretär, sprach über die Vorhaben des Bundesministeriums für Verkehr zur Verbesserung der Sicherheit und erklärte den Kindern, warum es so wichtig ist, beim Radfahren einen Sturzhelm zu tragen.

Der Vortrag des Gastredners Jean Todt, Präsident des Internationalen Automobilverbands FIA, wurde mit besonders großer Spannung erwartet. Er unterstrich die goldenen Sicherheitsregeln der Verkehrssicherheitskampagne der FIA und überreichte dem Rektor der Medizinischen Fakultät der Universität Leipzig einen von Michael Schumacher und Sebastian Vettel signierten Helm. Er soll in einer Auktion versteigert werden und der Erlös aus dem Verkauf dem Bildungsprogramm der Kinderuni zugutek ommen.

Arndt Birkigt von der Dekra, dem Sponsor der Kinderuni, hielt einen Vortrag über Kinder als aktive Verkehrsteilnehmer, während Michael Kloth, kommissarischer Generalsekretär des Weltverkehrsforums, den jungen Hörern das Forum und dessen Rolle bei der Erstellung von Verkehrsstatistiken sowie der Beeinflussung der Verkehrspolitik erklärte.

Nach den Präsentationen stellten die Kinder den Experten viele Fragen, sammelten Autogramme und nahmen an den Aktivitäten im Freien teil, die von der Dekra, der Landesverkehrswacht und dem ADAC angeboten wurden.



DHL

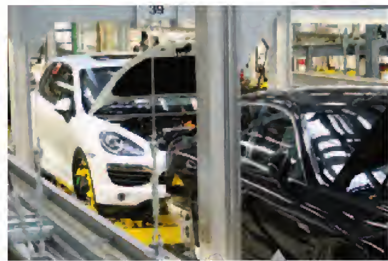
Die Besichtigung des DHL Logistikzentrums begeisterte auch in diesem Jahr wieder die Teilnehmer des Gipfeltreffens, obwohl sie spät am Abend stattfand. Rund 60 Flugzeuge starten und landen während der Nacht.
In wenigen Stunden werden mehr als 1.500 Tonnen Päckchen und Dokumente sortiert und weltweit versandt

Das BMW-Werk in Leipzig wurde von Zara Hadid konzipiert und dieses Jahr erneut von den Teilnehmern besichtigt. 2011 ist das millionste Auto von der Fertigungsstraße gerollt. Das Werk wird nun ausgebaut, um auch Elektrofahrzeuge sowie Leichtbau-Karosserien aus kohlestofffaserverstärktem Kunststoff herstellen zu können. Bei der Besichtigung wurden den Besuchern alle Produktionsphasen vorgestellt, von Schweißrobotern bis hin zu den abschließenden Leistungstests

Toll Collect



Toll Collect betreibt das weltweit erste satellitengestützte Mauterhebungssystem. Den Teilnehmern bot der Gold-Sponsor des Gipfeltreffens eine exklusive Busfahrt, in deren Rahmen die Technik live vorgeführt wurde



Porsche

Das Porsche-Werk in Leipzig verwendet die modernsten Verfahren im Automobilbau. Bei der Besichtigung wurden den Teilnehmern des Gipfeltreffens der Bau des handmontierten Cayenne und der Panamera-Modelle vorgeführt. Porsche investiert 500 Millionen Euro, um das Werk für die Fertigung des neuen Porsche Cajun auszubauen und schafft so rund 1 000 neue Arbeitsplätze



BMW



Exkursionen
und Kulturprogramm

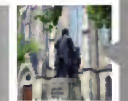
Das Gipfeltreffen 2012 bot den Teilnehmern Gelegenheit, ein breites Spektrum an innovativen Projekten im Verkehrssektor zu entdecken und selbst zu erfahren, wie Verkehrspolitik konkret umgesetzt wird. Wie in den vergangenen Jahren konnten die Teilnehmer anlässlich der Exkursionen zum europäischen Logistikzentrum von DHL am Flughafen Leipzig-Halle und der Besichtigung der High-Tech-Anlagen in den BMW- und Porsche-Werken in Leipzig faszinierende Erkenntnisse über hochmoderne Verkehrsdienste und produkte gewinnen. Neu auf dem Exkursionsprogramm des Gipfeltreffens war die Besichtigung des Goldschmidt-Thermit-Werks in Halle mit einer Demonstration innovativer Technologien für den Bau, die Sanierung und die Instandhaltung von Schienenanlagen.

Das Kulturprogramm umfasste eine Führung durch Leipzig sowie dieses Jahr erstmals auch einen Ausflug nach Berlin. In Leipzig waren die Teilnehmer eingeladen, das atemberaubende 360°-Everest-Panorama im Asisi Panometer anzusehen, einem ehemaligen Gasometer, der nun diese außergewöhnliche Ausstellung beherbergt. Weitere Höhepunkte waren ein Spaziergang durch die malerische Altstadt mit ihren Renaissance-Häusern und eine Besichtigung des Völkerschlachtdenkmals. Der 91 Meter hohe Bau erinnert an die Völkerschlacht bei Leipzig, in der die Truppen Napoleon Bonapartes 1813 den Heeren der verbündeten Nationen unterlagen.

In Berlin standen eine Bootsfahrt auf der Spree, ein Spaziergang zum Brandenburger Tor und eine Besichtigung des Reichstages auf dem Programm.

Goldschmidt-Thermit

Die Goldschmidt-Thermit-Gruppe bietet Produkte und Dienstleistungen für den Bau, die Sanierung und die Instandhaltung von Gleisanlagen. Der Konzern erfand das Thermit®-Schweißen zur fugenlosen Verbindung von Schienenstößen. Bei einer Besichtigung des Werks Halle wurden den Teilnehmern die Schweißtechnik die Instandhaltung mit einem Schleiffahrzeug sowie ein neues Vermessungsverfahren für erhöhte Schienensicherheit vorgeführt





„Gulliver's Car" von DEKRA: Die überdimensionalen PKWs zeigen Erwachsenen, wie Kinder Autos erleben





Rüdiger Grube (2.v.r), CEO Deutsche Bahn, begrüßt den chinesischen Vizeverkehrsminister Zhenglin Feng (3.v.l.) am Stand der Deutschen Bahn

Eine Probefahrt mit einem Transportfahrrad am Stand des Europäischen Radfahrerverbands





Schiffssicherheit als Hauptthema am Stand des deutschen Bundesministeriums für Verkehr



Die Ausstellungshalle aus der Vogelperspektive



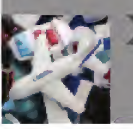
Teilnehmer besuchen den Stand der Universität Dresden in der Forschungs-ausstellung

Ausstellung

37 Aussteller, mehr als je zuvor, präsentierten ihre Produkte und Dienstleistungen anlässlich des Gipfeltreffens 2012. Mehrere Mitgliedstaaten organisierten einen nationalen Stand, an dem sie verschiedene Themen wie etwa Hochgeschwindigkeitszüge (Japan) oder Schiffssicherheit (Deutschland) hervorhoben. Die Niederlande konzentrierten sich mit einem DINALOG-Stand auf Logistik, während Österreich die Ausstellung nutzte, um den ITS-Weltkongress im Oktober 2012 in Wien zu bewerben. Eine Forschungsausstellung im Erdgeschoss umfasste zehn Verkehrsforschungsprojekte und -institutionen.

Viele Partner des Forums aus der Wirtschaft waren ebenfalls präsent. Der Platin-Sponsor DHL führte vor, wie nahtlose Logistik die Tür-zu-Tür-Beförderung verbessert. Der Gold-Sponsor Toll Collect bot einen Blick in die Zukunft der satellitenbasierten Mautabrechnung. Die Deutsche Bahn stellte die Güterzugverbindung von Leipzig nach Chengyang in den Mittelpunkt einer interaktiven Präsentation, die alle Besucher, darunter den stellvertretenden chinesischen Verkehrsminister Zhenglin Feng, faszinierte.

Im Freien wurden innovative Ideen ausgestellt, die von einem von Valeo konzipierten Selbsteinparksystem per Smartphone bis hin zum überdimensionalen aufblasbaren „Gulliver's Car" von Michelin reichten: Mit letzterem zeigt DEKRA Erwachsenen, wie Kinder Autos erleben. In den Ecodriving-Kursen des Internationalen Automobilverbands (FIA) lernten die Besucher, wie PKWs umweltfreundlicher gefahren werden können.



Siehe S. 111 für eine vollständige Liste der Aussteller

Vorführung des ferngesteuerten Park4U-Selbstparksystems von Valeo





Manfred Neun, Vorsitzender des Europäischen Radfahrerverbands (v.l.n.r.), Jan Mücke, parlamentarischer Staatssekretär und Dr. Bernhard Ensink, Generalsekretär des Europäischen Radfahrerverbands (v.l.n.r) testen Lastenräder

Teilnehmer am japanischen Stand, der Exponate des Verkehrsministeriums, von Japan Rail Central, Japan Rail East, Mitsubishi Aircraft Corporation und dem Japan International Transport Institute vorstellt







Bill Meahl (l.), Chief Commercial Officer von DHL Global, begrüßt den deutschen Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer (r.) am Stand des Platin-Sponsors DHL

Diskussion über Mautabrechnung am Stand von AGES



Jean-Luc di Paola-Galloni (l.), Vizepräsident von Valeo und Mitglied des Forum-Beirats, am Stand der Europäischen Komission

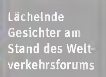


Die Ministerinnen Bures (Österreich, r.) und Leuthard (Schweiz) am Stand von ITS Vienna

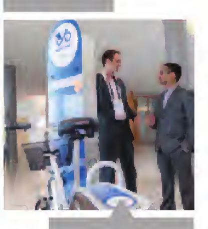
Der Michelin-Stand







Lächelnde Gesichter am Stand des Weltverkehrsforums



Nextbike führt sein Fahrrad-Leihsystem vor



Am Stand des Gold-Sponsors Toll Collect legen die Teilnehmer eine Verschnaufpause ein

Siehe S. 111 für eine vollständige Liste der Aussteller

Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung am Treffpunkt vor dem Gewandhaus





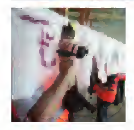
Baumwollspinnerei



Die Radtour umfasste die Besichtigung der ehemaligen Baumwollspinnerei, die in ein Zentrum für zeitgenössische Kunst umgewidmet wurde



Lasträder





Transporträder halfen den Medienvertretern, unter einem wolkenlosen Himmel über die Veranstaltungen im Freien zu berichten



Radtour durch Leipzig

Unter einem strahlend blauen Himmel führte der Oberbürgermeister von Leipzig, Burkhard Jung, rund 100 Gäste auf dem Rad durch die Stadt. Die Stadtbesichtigung wurde zusammen mit dem Ortsverein des Europäischen Radfahrerverbands organisiert. Die Räder in den Farben des Gipfeltreffens 2012 wurden von NextBike kostenlos zur Verfügung gestellt. Das Bike-Sharing-Unternehmen mit Sitz in Leipzig betreibt rund 10.000 „Share-Bikes“ in sieben Ländern auf drei Kontinenten.

Die gemütliche Tour führte an einigen der weniger bekannten Sehenswürdigkeiten der Heldenstadt vorbei. OB Jung, ein ausgezeichneter Fremdenführer, hob die Stadtentwicklungsprojekte hervor, vor allem die Sanierung eines Industriegeländes an der Weißen Elster und den Bau von Stadthäusern für junge Familien am Ufer dieses Flusses. Das Vorhaben umfasst sogar einen kleinen Bootshafen.

Die Radtour endete mit einer Führung durch die ehemalige Baumwollspinnerei. Der verfallene Ziegelbau aus der Zeit um 1900 wurde saniert und in ein Zentrum für zeitgenössische Kunst umgewidmet, das Galerien und Ateliers beherbergt. Nach einem gemütlichen Picknick im Park kehrten die Teilnehmer mit der brandneuen Straßenbahn, die eigens von den Leipziger Verkehrsbetrieben zur Verfügung gestellt wurde, ins Stadtzentrum zurück.

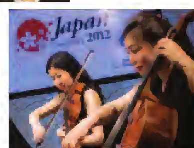
Der irische Verkehrsminister, Leo Varadkar (l.), nahm an der Radtour durch Leipzig teil

Empfang der Präsidentschaft

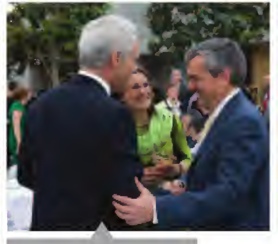




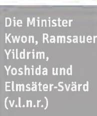
Senior-Vizeminister Yoshida (M.) und Japans OECD-Botschafter Motohide Yoshikawa (l.) stoßen mit Leipzigs OB Jung (r.) an





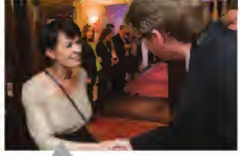


Minister Ramsauer und Frau Ramsauer beglückwünschen Generalsekretär José Viegas (v.l.n.r.)



Die Minister Kwon, Ramsauer, Yildrim, Yoshida und Elmsäter-Svärd (v.l.n.r.)





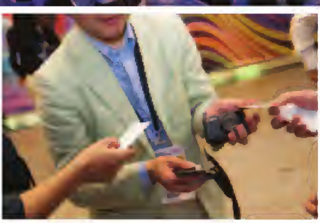
Ministerin Leuthard trifft zum Minister-Dinner ein



Networking

Das Gipfeltreffen 2012 bot viele Gelegenheiten, in einem informellen und entspannten Rahmen miteinander ins Gespräch zu kommen und Kontakte mit Menschen aus der ganzen Welt zu knüpfen. Auf Einladung Japans, unter dessen Präsidentschaft das Gipfeltreffen 2012 stand, fanden sich die Teilnehmer am ersten Abend zum traditionellen Empfang der Präsidentschaft in der Leipziger Oper ein, wo sie von Osamu Yoshida, dem stellvertretenden Verkehrsminister Japans, und Motohide Yoshikawa, dem japanischen Botschafter bei der OECD, sowie Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung begrüßt wurden.

Das Abendessen, das von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gemeinsam mit Senior-Vizeminister Osamu Yoshida am ersten Tag ausgerichtet wurde, bot den Ministern Gelegenheit für informelle Gespräche. Am zweiten Tag des Gipfeltreffens trafen sich alle Teilnehmer in der Glashalle des Congress Center Leipzig zum Cocktail-Empfang. Nach dem Abendessen war die Bar wieder ein beliebter Treffpunkt, wo die Delegierten nach einem vollen Programm mit Diskussionen und Workshops mit ihren Kollegen Gedanken austauschen und Gespräche vertiefen konnten.





FIATA und CLECAT



Züricher Prozess

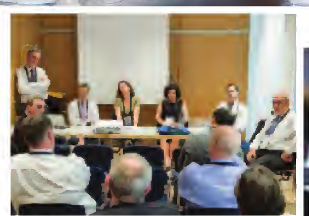


GFEI



Nebenveranstaltung

Mehr Partnerorganisationen als je zuvor nutzten 2012 das Gipfeltreffen, um ihre eigenen Aktivitäten und Veranstaltungen vorzustellen, von der Verkehrsforschung bis hin zur Förderung von Best Practices und politischen Initiativen. Zu den Organisationen, die das Hauptprogramm mit Nebenveranstaltungen ergänzten, zählten die Weltbank, die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE), Branchenverbände, Forschungseinrichtungen und Stiftungen. Erstmals fand eine interministerielle Sitzung am Rand des Gipfeltreffens statt: Die Länder des Zürcher Prozesses, die Plattform für die Zusammenarbeit der Verkehrsminister der Alpenländer, hielten ihr alle zwei Jahre stattfindendes Treffen am 2. Mai 2012 ab.



OSCE



WCTRS



Dinalog

ITS





Airbus

World Conference on Transport Research Society (WCTRS)
Der von Michael Browne von der Universität von Westminster, Vereinigtes Königreich, veranstaltete Workshop befasste sich mit dem Thema „Nahtlose Stadtlogistik: Die Notwendigkeit eines neuen Politikansatzes". Am Güterverkehr in der Stadt nehmen viele Akteure teil, was das Erreichen eines nahtlosen Verkehrs erschwert. Die Diskussion stellte die Bedeutung eines die gesamte Metropole berücksichtigenden Blicks auf Wettbewerb, Staus, Ernergiekette, Klimawandel und Sicherheit heraus. Öffentliche Autoritäten sind oft unsicher wie Angelegenheiten des Güterverkehrs adressiert werden sollen und so gibt es eine klare Notwendigkeit öffentliche und private Meinungsträger einzubeziehen. Das Event tat genau dies – brachte eine große Zahl Akteure mit unterschiedlichen strategischen oder eher auf die Umsetzung bezogenen Perspektiven zusammen – und empfahl, diesen Dialog fortzusetzen. Die sog. „WCTR Special Interest Groups" haben vor, entsprechende Sitzungen bei der nächsten WCTR-Konferenz in Rio de Janeiro im Juli 2013 durchzuführen.
wctrs.ish-lyon.cnrs.fr/

Zukünftige Anforderungen und Bedürfnisse für humanitäre Air-Services
Seit dem Jahr 2000 haben mehr als 120 starke Erdbeben in der ganzen Welt rund 800.000 Menschenleben gefordert. Brauchen wir also humanitäre Air-Services? Die Airbus Corporate Foundation veranstaltete die Diskussion, um diese Frage zu erörtern und um herauszufinden, wie humanitäre Hilfe durch die Kombination geeigneter organisatorischer Maßnahmen, angemessener Flugdienste, vereinfachter Praxis und verbesserter Kooperation der einzelnen Organisationen optimiert werden kann.
www.airbusmilitary.com/Missions/MissionsCivic/Humanitarian.aspx

Follow-up Zürich-Prozess
Der Zürich-Prozess ist die Kooperationsplattform der Verkehrsminister der Alpenländer (Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Schweiz und Slowenien) und der Europäischen Kommission. Er wurde nach dem tragischen Unfall im Gotthardtunnel im Oktober 2001 ins Leben gerufen und nach der „Gemeinsamen Erklärung von Zürich" benannt, in der die Verkehrsminister vereinbarten, die Zusammenarbeit im Bereich der Verkehrssicherheit, der Harmonisierung der Datenerfassung und der Verlagerung des Lkw-Verkehrs zu intensivieren. Anlässlich des Treffens in Leipzig schufen die Minister das erste europäische internetgestützte Informationssystem über Verkehrsstörungen auf den Transitstraßen im Alpengebiet und vereinbarten, das Toll+-Konzept und die nachfragebedingte Mauterhebung weiterzuentwickeln. Die Minister begrüßten zudem das Fürstentum Liechtenstein als neues Mitglied des Zürich-Prozesses. Nach der Verabschiedung der Leipziger Beschlüsse, in dem die Agenda der Ländergruppe in den kommenden zwei Jahren festgeschrieben ist, übergab Doris Leuthard, die Schweizer Verkehrsministerin, die Präsidentschaft für den Zeitraum 2012-2014 ihrem deutschen Kollegen Dr. Peter Ramsauer. www.zuerich-prozess.org

ITS World Congress Vienna 2012
Der 19. Weltkongress für intelligente Verkehrssysteme findet vom 22. bis 29. Oktober 2012 in der österreichischen Hauptstadt statt. Das Thema dieses für den Verkehr so bedeutenden Kongresses lautet „Smarter on the Way". Neben der Ausstellung und den Vorträgen werden im Rahmen umfassender Demonstrationen intelligente Verkehrsanwendungen vorgeführt. Des Weiteren steht ein runder Tisch der Verkehrsminister auf dem Programm. Der Workshop in Leipzig sollte Ideen für diesen runden Tisch sammeln, in dessen Rahmen erörtert werden soll, wie intelligente Verkehrssysteme umgesetzt werden und wie politische Maßnahmen die Umsetzung fördern können.
2012.itsworldcongress.com/content

Global Fuel Economy Initiative
Die Global Fuel Economy Initiative ist eine partnerschaftliche Maßnahme der Internationalen Energieagentur (IEA), des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP), des Weltverkehrsforums (ITF) und der FIA Foundation. Ziel ist es, durch den weltweiten Einsatz kraftstoffsparender Verfahren eine möglichst hohe Reduktion des Kraftstoffverbrauchs zu erzielen. Die Global Fuel Economy Initiative fördert dieses Ziel in den einzelnen Ländern durch politische Unterstützung, Analysen und Interessensvertretung. Bei dieser Veranstaltung wurde der Arbeitsplan für den Zeitraum 2012-2015 erstellt und Projekte geprüft, die mit Partnern aus der Wirtschaft umgesetzt werden könnten. Das Treffen wurde von der Aufnahme des International Council on Clean Transportation als fünften Partner der GFEI geprägt. www.globalfueleconomy.org

E-Dokumente für den komodalen Güterverkehrs
Die Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA) organisierte mit CLECAT, dem europäischen Verbindungskomitee des Speditions- und Lagerei-Gewerbes, Diskussionen über die Erleichterung der digitalen Transaktionen und die Gewährleistung der Interoperabilität beim Informationsaustausch zwischen Stakeholdern in der Lieferkette. Die Teilnehmer befassten sich auch mit der Digitalisierung der FIATA-Dokumente und der Frage, ob die digitale Zusammenarbeit allen Parteien in der Logistikkette nützen würde. www.clecat.org

Wie lässt sich die Leistung von Lieferketten messen?
Wie hoch sind die Logistikkosten? Wovon hängen sie hauptsächlich ab? Diese und ähnliche Fragen wurden im Rahmen der Nebenveranstaltung der Weltbank, der Turku School of Economics und des Weltverkehrsforums behandelt. Die Leistung und die Kosten der Logistik sind wesentliche Komponenten nahtloser Lieferketten und beeinflussen beinahe alle Wirtschaftszweige. Die Frage, wie die Leistungsmessung Effizienz und Zuverlässigkeit fördern kann, stand im Mittelpunkt dieser Sitzung, in der auch die neuesten Forschungsergebnisse über Kosten und Leistung von Lieferketten besprochen wurden.
www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201204.pdf

Synchromodaler Verkehr: „Modal Shift" als mentale Umstellung
Dieses vom Dutch Institute for Advanced Logistics (Dinalog) und der Netherlands Organisation for Applied Scientific Research (TNO) veranstaltete Event stellte die herkömmlichen Verkehrsverhaltensmuster in Frage, um herauszufinden, wie sich Lieferketten nachhaltig entwickeln können und wie die Zusammenarbeit der Verkehrsträger und Verkehrsknoten am erfolgreichsten gestaltet wird. Information und Vertrauen sind wesentlich, wenn tiefgreifende Änderungen umgesetzt werden sollen. Wenn wir im Verkehr neue Wege gehen wollen, müssen wir umdenken. www.dinalog.nl/en/home/

Best Practice an Grenzübergängen
Die von der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) und der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europe (OSCE) ausgerichtete Veranstaltung stellte die wichtigsten Schlussfolgerungen aus dem *Handbuch der Best Practices an Grenzübergängen: Perspektiven für Erleichterungen für Handel und Verkehr* vor, das den 56 OSCE-Teilnehmern und UNECE-Mitgliedstaaten mit Best Practices bei der Entwicklung effizienterer Grenzabfertigungs- und Zollpolitiken helfen soll.
www.osce.org/eea/88200

Schiffahrtsabkommen

Minister Ramsauer und Minister Kwon unterzeichnen das deutsche-koreanische Schifffahrtsabkommen



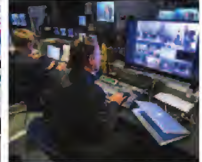






Ein Kamerateam interviewt einen Aussteller





Journalisten des Media Travel Grant-Programms





Media Travel Grant-Journalisten

In den Nachrichten

125 Journalisten aus 25 Ländern, mehr als je zuvor, kamen nach Leipzig, um über das Gipfeltreffen 2012 zu berichten. Die Berichterstattung war weltumfassend, alle fünf Kontinente waren medial vertreten.

Die Höhepunkte umfassten die Wahl von José Viegas als neuen Generalsekretär des Weltverkehrsforums durch die Minister und die Präsentation des „Verkehrsausblicks 2012" (Transport Outlook 2012). Der Generalsekretär der OECD, Angel Gurría, und der Chefökonom des Weltverkehrsforums, Kurt Van Dender, stellten die Publikation mit dem untert Titel „Seamless Transport for Greener Growth" (Nahtloser Verkehr für umweltschonenderes Wachstum) vor.

Die Präsentation des „IRTAD Road Safety A nnual Report 2011" durch Véronique Feypell-de la Beaumelle, Expertin des Weltverkehrsforums, und Stephen Perkins, Forschungsleiter, zog ebenfalls viele Medienvertreter an. Der Jahresbericht basiert auf neuen Daten aus 32 Ländern, die in der „International Traffic Safety Data and Analysis Group" (IRTAD) des Weltverkehrsforums zusammenarbeiten.

Über den Abschluss des deutsch-koreanischen Schifffahrtsabkommens, das die beiden Verkehrsminister Do-Youp Kwon und Dr. Peter Ramsauer am Rande des Gipfeltreffens 2012 unterzeichneten, wurde in beiden Ländern berichtet. Das Abkommen enthält Regelungen über den freien Handel, die gegenseitige Anerkennung von Schiffsdokumenten und den Umgang mit Vorkommnissen auf See. Die bilaterale Zusammenarbeit wurde 1883 erstmals mit einem Vertrag auf eine offizielle Grundlage gestellt.

Der Platin-Sponsor DHL veranstaltete zwei hochinteressante Pressekonferenzen. Die erste konzentrierte sich auf die DHL-Studie „Delivering Tomorrow: Logistics 2050", während die zweite die Rolle von DHL als Dienstleister des Leipziger Gewandhausorchesters hervorhob. Die am späten Abend durchgeführte Exkursion zur Logistikplattform von DHL auf dem Flughafen Leipzig-Halle zog ebenfalls viele Journalisten an.

Das Pressebuch mit den Berichten zum Gipfeltreffen kann im Sekretariat des Weltverkehrsforums angefordert werden.

Die ARD-Tagesschau interviewt Minister Ramsauer

Sponsoren

Das Weltverkehrsforum dankt seinen Sponsoren und Partern
für Ihre Unterstützung des Gipfels 2012:

























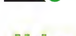


























Aussteller

AGES Maut System GmbH & Co. KG

AustriaTech –
Federal Agency
for Technological Measures Ltd.

Central Japan Railway
Company

CIVITAS

Connekt

CycleLogistics

Deutsche Bahn AG

Dinalog

East Japan Railway Company

EUROPEAN COMMISSION

European Cyclists' Federation

European Investment Bank

European TK'Blue Agency

FIA

Ministry of Ecology,
Sustainable Development,
Transportation and Housing,
France

Federal Ministry of Transport,
Building and Urban Development,
Germany

International Association
of Public Transport
(UITP)

International Union
of Railways
(UIC)

ITO World Ltd

Japan International
Transport Institute
(JITI)

Japan National Tourism
Organization
(JNTO)

Michelin Challenge Bibendum

Ministry of Infrastructure
and the Environment,
Netherlands

Mitsubishi Aircraft Corporation

Netzwerk Logistik

Nextbike

The Organisation for Economic
Co-operation and Development
(OECD)

TRACECA
TRAnsport Corridor Europe Caucasus
Asia

United Nations Economic
Commission for Europe
(UNECE) – Transport Division

Valeo

VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG

Forschungsausstellung

Association
for European Transport
(AET)

Connecting Authorities
for Safer Heavy Good Traffic
in the Baltic Sea Region
(CASH)

Chalmers University
of Technology

German Institute
for Economic Research
(DIW Berlin)

Dresden Univertity
of Technology

Oxera

Planung Transport Verkehr
(PTV)

TRANSED

Transport Research Board
(TRB)

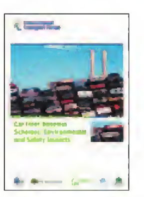
World Conference
on Transport Research
(WCTRS)



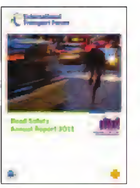
Veröffentlichungen
des Weltverkehrsforums



Reporting on Serious Road Traffic Casualties



Car Fleet Renewal Schemes:
Environmental and Safety Impacts



IRTAD annual Report 2011



Trends in the Transport Sector 2012
ISBN 978-92-821-0371-5 May 2012



Transport Outlook 2012
Seamless Transport for Greener Growth



Pedestrian Safety, Urban Space and Health
ISBN 978-92-821-0364-7



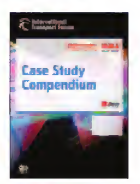
Sharing Road Safety
Developing an International Framework for Crash Modification Functions
978-92-821-0375-3
(Forthcoming)



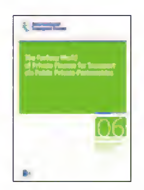
Key Transport Statistics 2012



Motion Magazine



Case Study Compendium



Die Discussion Paper-Serie
will einen Beitrag zum Verständnis des Verkehrssektors und zur Ausgestaltung der Verkehrspolitik leisten.
Die vollständige Liste ist erhältlich unter:
www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/jtrcpapers.html

☑ TERMINANKÜNDIGUNG

Gipfeltreffen 2013

Finanzierungskonzepte für den Verkehrssektor

22.-24. Mai Leipzig, Deutschland

Die Nachfrage nach qualitativ hochwertigen Verkehrsnetzen nimmt rasch zu. Diese Nachfrage zu erfüllen erfordert konsequente Aufwendungen und Investitionen. Knappe öffentliche Mittel und steigende Staatsverschuldung stellen herkömmliche Finanzierungskonzepte in Frage. Aus diesem Grund benötigen wir dringend langfristige, robuste, vernünftige und überzeugende Lösungen, die den Handel, das Wirtschaftswachstum und die Nachhaltigkeit fördern.

Das jährliche Gipfeltreffen des Weltverkehrsforums ist die führende Plattform für Debatten zur Zukunft des Verkehrs. Anlässlich des Gipfels identifizieren Verkehrsminister aus mehr als 50 Mitgliedstaaten zusammen mit hochrangigen Vertretern aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft die Trends, die im 21. Jahrhundert die Mobilität prägen werden.

2013 wird das Gipfeltreffen des Weltverkehrsforums über das Thema „Finanzierungskonzepte für den Verkehrssektor" alle Aspekte der Finanzierung und der Mittelbeschaffung für den Verkehrssektor beleuchten, um folgende Frage zu beantworten: Wie sollen Verkehrsinfrastrukturen, Verkehrsdienste und Verkehrssysteme finanziert werden, damit sie der aktuellen und künftigen Nachfrage zu entsprechen? Ebenfalls erörtert werden sollen folgende Punkte:

> Wohin wird das Geld in den Regionen und Sektoren fließen, wenn vor allem private Mittel gefragt sind? Nach Europa, Amerika, Asien oder Afrika? Welche Faktoren sprechen Anleger besonders an?

> Wie können die unterschiedlichen Mittel und sonstige finanzielle Ressourcen so kombiniert werden, dass die effiziente Finanzierung der prioritären Projekte sichergestellt ist?

> Welche Fallstricke sind mit öffentlich-privaten Partnerschaften verbunden und wie können die Risiken so asgestaltet werden, dass die Steuerlast der Bürger nicht ansteigt?

> Wie sollten die Investitions- und Betriebskosten der Verkehrssysteme zwischen Steuerzahlern und Nutzern aufgeteilt werden?

> Was sollten Fluggesellschaften und andere Akteure der Luftfahrt unternehmen, um sich neuen Marktbedingungen anzupassen und in einem Low-Cost-Umfeld zu überleben?

> Nach welchem Schema sollten die knappen Ressourcen auf Verkehrsdienste und Infrastrukturen aufgeteilt werden, wenn beide dieselbe Wichtigkeit aufweisen?

> Wie können die Probleme der Mittelbeschaffung gelöst werden, damit die grenzüberschreitenden Logistiknetze besser verknüpft werden?

Bitte merken Sie sich diesen wichtigen Termin schon jetzt vor!

WARUM SIE TEILNEHMEN SOLLTEN

> **Entwickeln Sie** neue Mobilitätskonzepte für die Zukunft mit.

> **Identifizieren Sie** neue Trends im Verkehrsbereich.

> **Erkunden Sie** Möglichkeiten, Barrieren zu überwinden – zwischen Systemen, Netzwerken, Verkehrsträgern und Regionen.

> **Treffen Sie** Entscheidungsträger, verstehen Sie deren Sichtweisen, nehmen Sie Einfluss.

WIE SIE TEILNEHMEN KÖNNEN

> **Als Teilnehmer:** Teilnehmer benötigen eine offizielle Einladung. Anfragen richten Sie bitte an rachael.mitchell@oecd.org. Anmeldungen sind ab Januar 2012 möglich.

> **Als Sponsor:** Profilieren Sie sich beim Gipfel der verkehrspolitischen Entscheidungsträger 2013 als Sponsor. Anfragen richten Sie bitte an sharon.masterson@oecd.org.

> **Als Aussteller:** Stellen Sie Ihre Produkte und Ideen dort aus, wo Verkehrsminister und hochrangige Entscheidungsträger zusammentreffen. Anfragen richten Sie bitte an sharon.masterson@oecd.org.

> **Medien-** und **Pressevertreter** wenden sich bitte an michael.kloth@oecd.org.

www.internationaltransportforum.org

Rednerliste

Adrian, Gerhard
Präsident,
Deutscher Wetterdienst,
Deutschland

Akiyama,Tetsuo
Gastprofessor,
Hokusei Universität,
Japan

Albanese, Anthony
Minister
für Infrastruktur und Verkehr,
Australien

Allen, Nick
Vizepräsident Downstream
Managementberatung und CO_2,
Shell International

Amabile, Serge
Marketing und Vertriebsleiter,
Société Autolib',
Frankreich

Aristov, Sergei
Staatssekretär und
stellvertretender Minister
für Verkehr,
Russische Föderation

Austwick, Martin
Dozent,
Centre for Advanced Spatial
Analysis/UCL Bartlett Faculty
of the Built Environment,
Vereinigtes Königreich

Baker, Norman
Parlementarischer
Unterstaatssekretär für
Verkehr,
Vereinigtes Königreich

Bartnes, Lars Erik
Staatssekretär,
Minister für Verkehr und
Kommunikationen,
Norwegen

Belcher, Scott
Präsident und
geschäftsführender Direktor,
ITS America,
Vereinigte Staaten

Bens, Wim
Geschäftsführer,
DINALOG (Dutch Institute for
Advanced Logistics),
Niederlande

Birkigt, Arndt
Leiter der Technischen
Prüfstelle, DEKRA,
Deutschland

Brenner, Thom
Vizepräsident,
Nokia Gate 5,
Deutschland

Browne, Michael
Logistikprofessor,
Westminster Universität,
Vereinigtes Königreich

Brownlee, Gerry
Verkehrsminister,
Neuseeland

Clausecker, Michael
Vorsitzender der
Geschäftsführung,
Bombardier Transportation,
Deutschland

Cox, Pat
Internationaler Journalist

Crane, Melinda
Internationale Journalistin

Crye, Michael
Exekutiver Vizepräsident,
Cruise Lines International
Association,
Vereinigte Staaten

Czymoch, Conny
Internationale Journalistin

Di Paola-Galloni, Jean-Luc
Vizepräsident
Sustainable Development and
External Affairs, Valeo,
Frankreich

Elmsäter-Svärd, Catharina
Ministerin der Infrastruktur,
Schweden

Erdoğan, Oral
Berater, Minister für
Verkehr, Seegeschäft und
Kommunikationen,
Türkei

Errázuriz Domínguez,
Pedro Pablo
Minister für Verkehr
und Telekommunikation,
Chile

Feng, Zhenglin
Vizeminister für Verkehr,
China

Flausch, Alain
Generalsekretär,
Internationaler Verband
für öffentliches Verkehrswesen
(UITP)

Gittens, Angela
Generaldirektorin,
Airports Council International

Grube, Rüdiger
Vorsitzender des Vorstands,
DEUTSCHE BAHN AG,
Deutschland

Gurría, Angel
Generalsekretär,
Organisation for Economic
Cooperation
and Development (OECD)

Hendy, Peter
Kommissar,
Transport for London,
Vereinigtes Königreich

Higashi, Mitsuo
Leiter vom International
Department,
East Japan Railway Company,
Japan

Hinchliffe, Peter
Generalsekretär,
Internationale
Schifffahrtskammer (ICS)

Hodac, Ivan
Generalsekretär,
Verband der europäischen
Automobilhersteller (ACEA)

Horsley, John
Exekutivdirektor,
American Association of
State Highway and
Transportation Officials,
Vereinigte Staaten

Howe-Teo, Rosine
Chief Innovation Officer und
Group Director,
Innovation and InfoComm
Technology,
Land Transport Authority,
Singapur

Jaeger, Stefan
Präsident,
European Cruiser Association
(EUCRAS)

Jones, Monika
Internationale Journalistin

Kasai, Yoshiyuki
Präsident und
stellvertretender Leiter,
Central Japan Railway
Company,
Japan

Kitchev, Kamen
Vizeminister für Verkehr,
Informationstechnologie und
Kommunikationen,
Bulgarien

Kiwitt, Petra
Exekutive Vizepräsidentin,
Deutsche Post DHL,
Deutschland

Kobalia, Vera
Minister für Wirtschaft und
nachhaltige Entwicklung,
Georgien

Kopp, Andreas D.
Wirtschaftsdirektor
für Transport,
The World Bank

Kurland, Susan
Ministerialdirektorin,
Luftfahrt und Aussenpolitik,
Verkehrsministerium,
Vereinigten Staaten

Kuroda, Koji
Präsident,
Japan Expressway Company
Limited,
Japan

Kwon, Do-Youp
Minister,
Land, Verkehr und Maritime
Angelegenheiten,
Korea

Langenfeld, Jeff
Vizepräsident,
Internationale Logistik,
Walmart, Inc,
Vereinigten Staaten

Lebel, Denis
Minister
für Verkehr, Infrastruktur
und Communities,
Kanada

Leuthard, Doris
Bundesberaterin,
Bundesamt für Umwelt,
Verkehr und Kommunikation,
Schweiz

Lindenberg, Wilhelm
Vorstandsvorsitzender,
Üstra Hannoversche
Verkehsbetriebe AG,
Deutschland

List, Helmut
Vorsitzender der
Geschäftsführung,
AVL List GmbH,
Österreich

Lompar, Andrija
Minister für Seegeschäft,
Verkehr und
Telekommunikationen,
Montenegro

Loubinoux, Jean-Pierre
Generaldirektor,
International Union of
Railways,
France

Lu, John
Präsident,
Asian Shippers' Council, und
National Shippers' Council,
Singapur

Mangindaan, Evert Erenst
Verkehrsminister,
Indonesien

Meahl, Bill
Chief Commercial Officer,
DHL,
Deutschland

Meyer, Bernard
Geschäftsführender
Gesellschafter,
Meyer Werft GmbH,
Deutschland

Miller, Peter
Vorstandsvorsitzender,
ITO World Ltd,
Vereinigtes Königreich

Miyahara, Koji
Präsident,
NYK Line,
Japan

Monteiro, Sergio
Staatssekretär
für Öffentliche Arbeiten,
Verkehr und Kommunikation,
Portugal

Morlok, Sven
Staatsminister
für Wirtschaft, Arbeit und
Verkehr,
Mitglied des Sächsischen
Landtages

Mücke, Jan
Parlamentarischer
Staatssekretär,
Bundesministerium
für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung,
Deutschland

Neun, Manfred
Präsident,
Europäischer
Radfahrerverband (ECF)

Nilsen, Nic
Vorstandvorsitzender,
Oslo Flughafen,
Norwegen

O'Doherty, Pat
Vorstandvorsitzender,
ESB (Electricity Supply Board),
Irland

Oh, Jaehak
Vizepräsident,
Korea Transport Institute,
Korea

Oliva, Patrick
Senior Vice-President,
Strategic Anticipation and
Sustainable Development,
Michelin,
Frankreich

Olldashi, Sokol
Minister für Öffentliche
Arbeiten und Verkehr,
Republik Albanien

Padrosa, Pere
Präsident,
Grup PADROSA,
Spanien

Park, Youngwook
Haupttechnologieleiter,
Smart Card Corporation,
Korea

Potts, Duncan
Befehlshaber der Operation,
EUNAVFOR

Poupart-Lafarge, Henri
Präsident,
Alstom Transport,
Frankreich

Ramsauer, Peter
Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung,
Deutschland

Ratti, Carlo
Leiter, MIT SENSEable City
Laboratory,
Vereinigte Staaten

Riedstra, Siebe
Generalsekretär,
Minister für Infrastruktur
und Umwelt,
Niederlande

Ross, Catherine
Direktorin und Harry West
Professor,
Center for Quality Growth
and Regional Development,
Georgia Institute of Technology,
Vereinigte Staaten

Simatupang, Sahattua P,
Verkehrsattaché,
Botschaft der Republik
Indonesien,
London

Scheuer, Andreas
Parlamentarischer
Staatssekretär im
Bundesministerium
für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung,
Deutschland

Sciarrone, Giuseppe
Geschäftsführer,
Nuovo Trasporto Viaggiatori

Seino, Satoshi
Präsident,
East Japan Rail Company,
Japan

Sekimizu, Koji
Generalsekretär,
Internationale
Seeorganisation

Shyshko, Aliaksandr
Stellvertretender
Minister, Verkehr und
Kommunikationen,
Belarus

Siegloch, Klaus-Peter
Präsident,
Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft,
Deutschland

Singh, Manoj
Verkehrsberater,
Planungskommission der
indischen Regierung

Sittipunt, Chadchart
Stellvertretender Minister
für Verkehr,
Thailand

Strang, Tom
Vizepräsident,
Carnival Corporation,
Vereinigte Staaten

Thamm, Michael
Präsident,
AIDA Cruises,
Deutschland

Thapar, K.L.
Präsident,
Asian Institute of Transport
Development,
Indien

Todt, Jean
Präsident,
Internationaler
Automobilverband (FIA)

Torkildsen, Torkild
Stellvertretender
Vorstandvorsitzender,
Hurtigruten ASA,
Norwegen

Van Der Werf, Hans
Stellvertretender
Generalsekretär,
Zentralkommission für die
Rheinschifffahrt

Van Laarhoven, Peter
Director Corporate
Development,
Schiphol Group,
Netherlands

Varadkar, Leo
Minister für Verkehr,
Tourismus und Sport,
Irland

Verity, John
Generalreferent,
ITSO Limited,
Vereinigtes Königreich

Watanabe, Hiroyuki
Präsident von ITS Japan,
und technischer
Geschäftsführer von
Toyota Motor Corporation,
Japan

Wibowo, Santoso Eddy
Politischer Berater,
Minister für Verkehr,
Indonesien

Widdows, Ron
Vorstandsvorsitzender,
Rickmers Holdings,
Deutschland,
und Präsident,
World Shipping Council

Wright, Robert
Internationaler Journalist

Yakunin, Vladimir
Präsident,
Russische Eisenbahnen,
Russische Föderation

Yamashita, Mitsuhiko
Exekutiver Vizepräsident,
Vorstandsmitglied,
Nissan Motor,
Japan

Yoshida, Osamu
Senior-Vizeminister
für Land, Infrastruktur,
Verkehr und Tourismus,
Japan

Zhu, Gaozhang
Leiter, Compliance and
Facilitation,
Weltzollorganisation

Zielinski, Sue
Geschäftsfüherin,
Sustainable Mobility and
Accessibility Research and
Transformation (SMART),
Vereinigte Staaten

Bildnachweis:
Sebastian Bolesch – Internet: www.sebastian-bolesch.de – E-Mail: mail@sebastian-bolesch.de
Simone M. Neumann – Internet: www.simonemneumann.de – E-Mail: simonemneumann@aol.com
Marc-Steffen Unger – Internet: www.ms-unger.de – E-Mail: info@ms-unger.de
Marco Urban – Internet: www.marco-urban.de – E-Mail: mail@marco-urban.de
S. 27: © Air-France/Chapelin; S. 96: © Thomas Motta

ISBN: 978-92-821-0391-3 (PDF)

International Transport Forum | 2012 annual summit

Höhepunkte 2012

Nahtlose Mobilität steht für einen der Megatrends des 21. Jahrhunderts: die vollständige Vernetzung. Nahtlosigkeit bedeutet, Menschen und Märkte zu verbinden, aber auch Branchen, Geschäftsfelder und Ideen zu verknüpfen. Nicht zuletzt finden im nahtlosen Verkehr die traditionelle Verkehrsinfrastruktur und die digitale Sphäre zusammen – ein Vorgang, der bereits heute unser Denken über Mobilität wie auch unsere Art und Weise, Verkehrssysteme zu nutzen, verändert.

Nahtloser Verkehr ist eine umfassende strategische Vision für unsere Zukunft. Wo immer sich Menschen und Güter eng vernetzt bewegen, hat sich der Verkehrssektor als dynamischer Motor für Wachstum und Wohlstand erwiesen. Nahtlose Verbindungen zwischen Städten und Regionen, insbesondere durch Hochgeschwindigkeitszüge, haben erheblichen Einfluss auf die nationale und regionale Wirtschaftsentwicklung. Der nahtlose Zugang zu Verkehrsdienstleistungen verbessert den Zugang der Bürger zu Schulen, Universitäten, Arbeitsmärkten und Freizeitangeboten. Es ist ein Hauptanliegen aller Verkehrsnutzer, sich nahezu unbeschränkt zwischen unterschiedlichen Orten zu bewegen und dazu nahtlos zwischen Verkehrsträgern zu wechseln.

Die Struktur unserer Verkehrssysteme mit modalen Transfers, Übergängen, unterschiedlichen Eigentumsstrukturen, internationalen Grenzen sowie Risiken für die Sicherheit macht die Überwindung der in unserem Verkehrssystem bestehenden Reibungen zur permanenten Herausforderung. Wie können wir nahtlose Verknüpfungen verbessern? In welchem Ausmaß ist vollständige Konnektivität letztendlich möglich? Welche politischen, institutionellen oder technologischen Ansätze bringen uns weiter?

Führende Vertreter des Verkehrssektors aus Regierung und öffentlicher Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft haben diese Fragen beim jährlichen Gipfel des Weltverkehrsforums vom 2. bis 4. Mai 2012 in Leipzig diskutiert. Diese Publikation gibt die wichtigsten Ergebnisse des Gipfels wieder.

Platin Sponsor



Gold Sponsoren



TOLL COLLECT *service on the road*

Sponsoren

DEKRA

BOMBARDIER

International Transport Forum
2 rue André Pascal
75775 Paris Cedex 16, France

T +33 (0)1 45 24 97 10
F +33 (0)1 45 24 13 22

E itf.contact@oecd.org
W www.internationaltransportforum.org